das AUTO MOTOR UND SPORT

Bald vergessen: das Reserverad!



TEST PEUGEOT 403

MÜSSEN WIR DAS SITZEN NOCH LERNEN?

HEFT 6
15. MÄRZ 1958
POSTVERLAGSORT STUTTGART

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Diktatur der Versicherungen

(Siehe Leitartikel Heft 4)

Dieser Artikel ist mir und auch sicher allen anderen Kraftfahrern aus dem Herzen gesprochen. Vergessen haben Sie aber, die Art der Rückverrechnung von vorausbezahlten Prämien zu erwähnen. Das ist nämlich eine ganz neue Rechnungsart, die bisher auf keiner Schule oder Uni gelehrt wird. Ich habe bei meinem letzten Wagen für 18 Monate die Versicherungen in Höhe von 1275,30 DM vorausbezahlt. Nun habe ich aber einen neuen Wagen gekauft und dabei die alte Versicherung schon nach 15 Monaten gekündigt. Man sollte annehmen, daß ich nun die restlichen 3 Monate wieder voll herausbekäme. Weit gefehlt! Meine Versicherung rechnete nach dem Kurztarif ab. So bekam ich statt der mir zustehenden 213.40 DM nur 84.90 DM von meinem Geld wieder. Wenn ich als Privatmann mit einem anderen Geschäftspartner solche Geschäfte machen würde, liefe ich Gefahr, wegen Betrugs angezeigt zu werden. Hier habe ich die Genugtuung, daß ich mit meinem Scherflein wieder einen Stein für die Prachtbauten der Versicherungen beitragen durfte. Nebenbei, die Kaskoversicherung habe ich nicht erneuert, da ich kürzlich bei einem Kaskoschaden von 2900.– DM ganze 1300.– DM abzügl. 500.– DM Selbstbeteiligung ausbezahlt bekam und nun wegen des Restbetrages klagen muß!

Harald Stock, Unterschondorf

Der Körper auf der Fahrbahn

(Siehe Heft 4, Seite 4)

Zu dem Urteil des OLG Oldenburg, das Sie in dem Artikel „Der Körper auf der Fahrbahn" anführen, wäre wohl folgendes zu sagen:

Wenn die „schuldhafte Nichtbeseitigung der Leiche das Bereiten eines Hindernisses im Straßenverkehr darstellt", mußte doch erst recht derjenige „schuldhaft ein Hindernis bereitet haben", der sich in besoffenem Zustand auf der Landstraße hinsetzt, hingelegt oder sonstwie niedergelassen hat! Man verwechselt offenbar Ursache und Wirkung. Aber wahrscheinlich deswegen, weil man den Betrunkenen nicht mehr vor Gericht ziehen konnte, da er ja – wohlverstanden: durch seine eigene Schuld! – überfahren und getötet worden war. Es scheint noch immer der Grundsatz zu gelten: Schuld ist immer der Kraftfahrer!

Ewald Kongsbak, Lübeck

Wir stiften eine Plakette

(Siehe Heft 3, Seite 10)

Von ganzem Herzen habe ich mich über Ihre Bundesautobahnplakette gefreut. Sie sind sich aber doch im klaren darüber, daß die von Ihnen dankenswerterweise errechnete Leistung zu einem großen Teil eigentlich noch dem tausendjährigen Reich zu verdanken ist, denn nach meiner Kenntnis der Sache sind bisher doch fast ausschließlich solche Autobahnstücke weitergebaut worden, für die wesentliche, z. T. sogar sehr wesentliche Vorarbeiten bereits geleistet waren. Wir brauchen also nicht zu befürchten, daß es im bisherigen atemberaubenden Tempo weitergeht. Ich nehme an, daß schon der Rückschritt von 1956 zu 57 dafür eine recht deutliche Vorwarnung bedeutet.

Die an sich ja schon recht mageren Ergebnisse beim Autobahnbau werden nicht verbessert durch die bestehende Zersplitterung der Arbeit. Wenn man als unabänderlich unterstellt, daß die für diese Aufgabe verfügbaren Finanzmittel nicht erhöht werden können, wäre es nach meiner Ansicht sehr viel nützlicher, wenn man sie wenigstens konzentriert ansetzen würde und nach einem Dringlichkeitsprogramm, an dessen Aufstellung aber auch die Wirtschaft und die Automobilverbände beteiligt sein müßten, die einzelnen Strecken nacheinander bauen würde.

Zur Zeit wird gearbeitet
an der Südverlängerung der Strecke Karlsruhe–Basel
an der Strecke Frankfurt a. M. – Würzburg
an der Strecke Köln–Aachen
an drei Stellen der Strecke Göttingen–Hamburg
an der südöstlichen Ruhrgebietstangente und seit wenigen Tagen
an der Strecke Duisburg–Holland.

Wenn man pro Jahr nicht mehr als etwa 50 km fertigstellen kann, ist eine solche Zersplitterung sinnlos und bedeutet letzten Endes Vergeudung von Volksvermögen, wie die seit zwei Jahren fertiggestellte und praktisch totliegende Strecke Soltau–Fallingbostel ziemlich deutlich zeigt.

Es ist keineswegs gleichgültig, ob im Jahre 1965 nachher einmal gleichzeitig mehrere 100 km zusammenhängender Strecke fertig werden oder ob die wichtigsten Verbindungen schon im Jahre 1960 befahrbar sind. Anscheinend will man aber im BVM etwas für die „Optik" tun und an möglichst vielen Stellen arbeiten, wobei dann zwangsläufig an jeder Stelle nur ein wenig herauskommt. In diesem Sinne ist es mehr als bedauerlich, daß jetzt auch die an sich sicherlich wünschenswerte Verbindung nach Holland begonnen wurde, vermutlich mehr aus Prestigegründen als in dem Willen, die Gesamtleistung dadurch zu vergrößern.

Relativ erheblich höher als beim Autobahnbau scheint mir die Leistung beim Um- und Ausbau von Bundesstraßen zu sein, wenngleich mir irgendein amtliches Zahlenmaterial nicht zur Verfügung steht und das BVM bedauerlicherweise wenig publikationsfreudig ist. Aber auch hier kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß es an einem vernünftigen System bzw.

an einer sinnvollen Reihenfolge mangelt. Offenbar bekommt jeder politische Kreis eine bestimmte Summe zugewiesen, mit der dann sicherlich wünschenswerte, aber nicht in jedem Fall wirklich dringende Arbeiten ausgeführt werden, und oftmals ist das Ergebnis doch rechtes Stückwerk.

Während z. B. die fast untragbar überlastete B 3 zwischen Lahr und Herbolzheim in Südbaden erst in diesem Jahr „dranzukommen" scheint, wurde knapp 100 km davon entfernt die verkehrsmäßig sehr viel weniger bedeutende Straße zwischen Häusern und Waldshut in ganz großem Stil ausgebaut, teilweise auf Kilometer völlig neu trassiert. Eine sicherlich schöne und erfreuliche, aber in gar keiner Weise vordringliche Leistung.

Beispiele dieser Art ließen sich in beliebiger Zahl anführen. So z. B. ist die sicherlich sehr kostspielige Umleitung der B 3 um Alfeld/Leine wünschenswert, aber in dem Augenblick, wo die Autobahn Northeim–Hannover einmal durchgeht, von untergeordneter Bedeutung. Die hier eingesetzten Mittel auf die entsprechende Autobahnstrecke angesetzt, wären dem Gesamtverkehr erheblich besser zugute gekommen.

Dipl.-Ing. Eugen W. Hammann-Kloß, Frankfurt

Die Betriebskosten des 180 Diesel

Im letzten Heft 5 hatten wir die Betriebskosten der wichtigsten deutschen und ausländischen Personenwagen zusammengestellt. Einige Leser, die uns offenbar sehr genau auf die Finger sehen, haben sich prompt hingesetzt und Zahl für Zahl nachgerechnet. Beim Mercedes 180 D haben sie uns schließlich zur Strecke gebracht, denn eine Zahl war leider falsch und damit im Endeffekt die ganze Rechnung für diesen Typ. Wenn's auch nicht viel ausmacht, so möchten wir uns doch am liebsten selbst . . . treten. Jedenfalls sind nebenstehend die berichtigten Betriebskosten für den 180 Diesel abgedruckt.

Zu allem Überfluß hat sich zu obigem Rechen- auch noch ein Übertragungsfehler gesellt. Die Gesamtkosten je km bei einer jährlichen Fahrleistung von 20 000 km betragen einschließlich Abschreibung und Verzinsung beim Porsche 1600 nicht 25,2, sondern 35,2 Pfennige.

Wir bitten unsere Leser gütigst um Nachsicht und geloben, in Zukunft mehr Vorsicht – im Umgang mit dem Rechenschieber – zu üben.

Werner Oswald, Rimsting am Chiemsee

		Mercedes 180 D
Listenpreis	DM	9450.–
Kaufpreis	DM	9600.–
Hubraum	ccm	1767
Leistung	PS	43
Verbrauch	Liter/100 km	7,5 Diesel
Kraftfahrzeugsteuer	DM	260
Haftpflichtversicherung	DM	273
Kaskoversicherung	DM	309
Garage	DM	360
Sonstiges	DM	60
Feste Kosten pro Jahr	DM	1262
Kraftstoff	Pf	3,8
Motoröl	Pf	0,3
Reifen	Pf	1,3
Reparaturen und Wartung	Pf	6,5
Sonstiges	Pf	0,6
Betriebskosten je km	Pf	12,5
Gesamtkosten pro Jahr bei jährl. Fahrleistung von		
10000 km	DM	2512
20000 km	DM	3762
40000 km	DM	6262
60000 km	DM	8762
Gesamtkosten je km bei jährl. Fahrleistung von		
10000 km	Pf	25,1
20000 km	Pf	18,8
40000 km	Pf	15,6
60000 km	Pf	14,6

Einschl. Abschreibung und Verzinsung		Mercedes 180 D
Feste Kosten pro Jahr		
laut obiger Tabelle	DM	1262
Abschreibung	DM	1200
Verzinsung	DM	300
	DM	2762
Betriebskosten je km		
laut obiger Tabelle	Pf	12,5
Abschreibung	Pf	1,9
	Pf	14,4
Gesamtkosten je km bei jährl. Fahrleistung von		
10000 km	Pf	42,0
20000 km	Pf	28,2
40000 km	Pf	21,3
60000 km	Pf	19,0

Schreib's hintendrauf!

Angeregt durch den goldglänzenden Hinweis auf dem Opel Kapitän-Heck, daß sein Besitzer stolzer „Overdrive"-Fahrer ist (siehe auch DKW „Saxomat" u. a.), möchte ich vorschlagen, von allen mit zusätzlich berechneter Heizungsanlage gelieferten Wagen ein in Chromschrift gezogenes „Heating" erstrahlen zu lassen. (Patent angemeldet.)

H. J. Röper, Lemke Krs. Nienburg (Weser)



Merkwürdiger Umbau

Diesen VW sah ich in Bad Kreuznach. Ich kann mir nicht erklären, welchen Sinn der Umbau haben soll. Vielleicht weiß es einer Ihrer Leser?

Fred Bunge, Köln

Der Freund und Helfer muß auch Vorbild sein

(Siehe Heft 3, Seite 8)

Wegen der auch von Ihnen behandelten Bummelei von Streifenwagen – einer Erscheinung, die sich nicht nur auf Stuttgart beschränkt – hatte ich am 6. Januar 1958 den folgenden Brief an das hiesige Polizei-Präsidium geschrieben und um eine Stellungnahme in einem besonders krassen Fall gebeten:

Bitte haben Sie die Freundlichkeit, mir in folgender Angelegenheit Ihre geschätzte Stellungnahme mitzuteilen:

Am 1. Januar 1958, 11 Uhr 05 fuhr der VW-Streifenwagen mit dem amtlichen Kennzeichen N – 7038 den Laufertorgraben stadteinwärts. Dabei fuhr er auf der Strecke Cramer-Klett-Straße bis Keßlerstraße, auf der Überholverbot besteht, mit einer erhöhten Schrittgeschwindigkeit von ca. 10–15 km/st, obwohl andere Personenwagen hinter ihm fuhren.

Ich weiß mir zu diesem Fall keine Erklärung und kann mir auch schlecht vorstellen, daß eine diesbezügliche Anordnung von oben besteht. Andererseits habe ich in letzter Zeit derartige Verkehrsbehinderungen durch Streifenwagen des öfteren wahrgenommen, obwohl sich dieser Mißstand doch leicht vermeiden ließe.

Am 22. Januar erhielt ich dieses Antwortschreiben des Polizei-Präsidiums:

Durch Arbeitsüberlastung der Pressestelle des Polizeipräsidiums sind wir erst jetzt in der Lage, Ihr geschätztes Schreiben zu beantworten.

Aus Ihren geschätzten Ausführungen glauben wir entnehmen zu können, daß Sie motorisierter Verkehrsteilnehmer sind. Damit sind Sie sicherlich auch genau mit der Straßenverkehrsordnung vertraut. Wir gestatten uns, Sie auf den § 48 – Sonderrechte – hinzuweisen. Der Wortlaut ist so gehalten, daß er Ihre geschätzte Frage ausführlich beantwortet.

Gleichzeitig möchten wir bemerken, daß die Aufgaben eines Funkstreifenwagens einem Außenstehenden dann nicht bekannt sind, wenn es gilt, eine polizeiliche Aufgabe zu erfüllen. Doch möchten wir sagen, daß aus den Presseberichten des Polizeipräsidiums in den Nürnberger Tageszeitungen die vielgestaltigen Einsätze und Maßnahmen der Funkstreifenwagen, die letztlich im Interesse der Bürger liegen, zu entnehmen sind. Polizeipräsidium Nürnberg, Pressestelle, i. A. Goßler (V.-Insp.)

Einige Tage später entdeckte ich den oben erwähnten Artikel in Ihrer Zeitung. Da mich die Antwort der Pressestelle des Polizei-Präsidiums sowieso nicht befriedigte, die tägliche Anzahl von Beobachtungen bummelnder Streifenwagen zunahm und Ihr Artikel mir zu denken gab, konnte ich nicht umhin, die hiesigen Herren nochmals mit Hinweis auf das nachahmenswerte Beispiel des Stuttgarter Polizeipräsidenten etwas anzustoßen. Das Ergebnis: Bis heute nur Schweigen! Dieses Schweigen besagt allerdings sehr viel, es besagt vor allem, daß man hierzulande nicht die Absicht hat, sich mit den vorerwähnten Mißständen auseinanderzusetzen und sie abzustellen, sondern vielmehr krampfhaft bemüht ist, das Prestige der Polizei hochzuhalten, worum es sich auch immer handeln mag. Ob dies der richtige Weg ist? Mir scheint, daß der Stuttgarter Weg der bessere ist!

Dipl.-Ing. Heinz Mews, Nürnberg

Im § 48 StVO, Abs. 1, heißt es: „Die Bundeswehr, die Polizei, der Bundesgrenzschutz, der Zollgrenzschutz und die Zollfahndung sind von den Vorschriften dieser Verordnung befreit, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dringend geboten ist." Red.

Der Sachverständige darf fahren

Zu dem Aufsatz „1,5 m/sec²" in Heft 2 möchte ich ergänzen: Der Verfasser ist der Auffassung, daß der Sachverständige des TÜV nach der Dienstanweisung des § 41 StVZO nicht berechtigt sei, das Fahrzeug bei der Vornahme der Bremsprüfung selbst zu führen. Diese Ansicht ist falsch. Die Dienstanweisung zum § 41 gilt nicht für die Sachverständigen der TÜV, sondern für die Beamten der Polizei. Dieses ist durch den Erlaß des Bundesministers für Verkehr, StV 2 Nr. 68/524/51, vom 25. 6. 1951, Verkehrsblatt Seite 206, ausdrücklich noch mal klargestellt worden. Hierin heißt es u. a. „die anderweitige Regelung der Bremsprüfungen durch ‚sachkundige Beamte' (Abs. 1 DA zum § 41) entspringt Motiven, die auf die Prüfungstätigkeit der amtlich anerkannten Sachverständigen nicht zutreffen".

Dipl.-Ing. Schollmann, Dortmund

Ortstafeln

(Siehe Briefe an die Redaktion Heft 2/1958)

Die von Herrn Schmidt in seiner Einsendung erwähnten weißen Ortstafeln, die, wie Herr Schmidt ebenfalls festgestellt hat, noch an einigen Stellen zu finden sind, gehen zurück auf einen Erlaß des früheren Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen Nr. 1418–34–11 vom 31. 10. 1939. Sie sollten damals Ortschaften kennzeichnen, die einen festumrissenen Ortskern nicht besitzen und sollten dazu dienen, darauf hinzuweisen, daß es sich nicht um eine geschlossene Ortschaft handelte. Die Anwendung der besonderen Geschwindigkeitsbeschränkung für geschlossene Ortslagen war nach dem damaligen Erlaß für derartig gekennzeichnete Ortschaften nicht notwendig. Solche Schilder sind heute an sich nicht mehr gültig.

Nach der Anlage zur Straßen-Verkehrs-Ordnung in der Fassung vom 29. 3. 1956 sind für die Kennzeichnung von Ortschaften, die keinen festumrissenen Ortskern besitzen, nunmehr die Verkehrsschilder nach Bild 38a zu verwenden.

Dipl.-Ing. Schollmann, Dortmund

Die Ortstafeln nach Bild 38a sind im Format flach rechteckig und ebenfalls gelb. Red.

Einteilung nach Farben

Ich schlage vor, jedem Fahrer nach Können seinen Wagen und Führerschein „zuzuteilen". Zu diesem Zweck muß jeweils die Farbe des Führerscheins zur Farbe des Nummernschildes passen. Je nach bestandener, erheblich verschärfter Prüfung für 1 Jahr rot mit weißer Schrift, nach 2 Jahren grün mit weißer Schrift. Dann 4 Jahre lang weißes Schild mit schwarzer Schrift. Das schwarze Schild mit weißer Schrift gilt dann nach 8 Jahren. Nur der Wagen, der von einem wirklich zuverlässigen Fahrer gelenkt wird (dabei kann man noch Nuancierungen hinsichtlich der bestehenden Kartei in Flensburg finden), trägt dann dieses Schild. Fraglos würde durch diese Maßnahme mancher Unfall vermieden, da dadurch jeder Autofahrer weiß, wes Geistes Kind in bezug auf das Fahren der Mensch ist, der vor ihm oder neben ihm herfährt. Er kann sich danach richten und wird dieses ohne Frage im eigensten Interesse auch tun. Ferner wäre es nicht falsch, wenn die Fahrlehrer mit ihren Schülern Fahrten unternehmen, bei denen besondere Schwierigkeiten zu meistern sind. Ich nenne als Beispiele Nachtfahrten, Fahrten bei Nebel, Fahrten bei Regen, Glatteis, Schneetreiben usw.

Ich bin der festen Überzeugung, daß jeder gewissenhafte Kraftfahrer diesem meinem Vorschlag zumindest Verständnis entgegenbringt. Wirklich ablehnen aber kann diese Kennzeichnung eigentlich nur der unfaire Fahrer, weil er sich „bloßgestellt" glaubt. Für ihn aber ist die Maßnahme gerade gedacht. Im übrigen gehen meine Gedanken darüber hinaus auch zu den Taxifahrern, die sich mein persönliches Wohlwollen beim Benutzen der Straßen erheblich verscherzt haben. Ich betone dazu, daß ich kein ausgesprochener Anfänger im Automobilfahren bin.

Hans-Rainer Stark, Hamburg

Einmaliges Angebot

In der letzten Samstag-Ausgabe einer großen westdeutschen Tageszeitung stand diese Anzeige:

Einmaliges Angebot

Beim Kauf eines neuen Pkw. (Opel, Ford, Mercedes, Borgward) erhalten Sie einen Rabatt von DM 400.— auf Listenpreis.

Kemper, Bocholt, Langenbergstr. 47

Endlich hat sich also ein Wohltäter der Menschheit gefunden, bei dem man Fahrzeuge verschiedener Fabrikate mit erheblichem Nachlaß kaufen kann. Das sofort erbetene schriftliche Angebot bleibt zwar aus, dafür erscheint der Herr Kemper persönlich. Wie sieht nun dieser Pseudo-Autohändler aus, und was veranlaßt ihn zu der hochherzigen Schenkung an Autokäufer? Herr Kemper gibt an, Privatmann zu sein und das Ganze lediglich so nebenher zu betreiben. Er legt dem Käufer Prospekte der aufgeführten Fabrikate vor, redet viel und vor allem durcheinander und versichert immer wieder, daß der Käufer, ganz gleich, wo er das Auto bestelle, eben diese DM 400.– nachgelassen bekomme. Es sei auch kein Haken dabei, so versichert wenigstens Herr Kemper.

Und es ist doch ein Haken bei der Sache, aber anders, als Sie denken. Ich will Herrn Kemper keinesfalls unterstellen, er wolle mit der Kaufsumme durchbrennen oder er hege andere betrügerische Absichten. Nein, Herr Kemper nützt lediglich das aus, was jedem Käufer und Verkäufer auch bekannt ist. Er kommt z. B. mit einem gut verkäuflichen Objekt, sagen wir einem VW mit dem Taxwert von DM 2500.–, und gibt an, einen neuen Wagen kaufen zu wollen. Der Preis des Gebrauchtwagens wird nun gegenseitig von der Konkurrenz hochgesteigert, nach dem Motto: „Wenn die Konkurrenz schon das gibt, geben wir mehr!" Nun sind einer oder mehrere Händler, denen die Neuwagen schon auf den Füßen stehen, bereit, für den VW DM 3500.– zu geben. Jetzt braucht Herr Kemper nur noch einen Barkäufer für den Neuwagen, der die DM 400.– bekommt, und der VW geht immerhin noch mit einem Verdienst von DM 600.– bei dem Händler in Zahlung. Und da wundern sich die Händler, wenn nachher nichts mehr übrigbleibt. Was halten Sie von diesem Hobby?

Günter Hermann, Dortmund

Herrn Kempers Tätigkeit besteht in nichts weiter als in der Vermittlung von Kunden an die Händler, wobei es im Prinzip gleich ist, ob diese ihm eine Vermittlungsprovision direkt oder auf dem Weg über den Gebrauchtwagenpreis zahlen. Wieweit sich Händler und Käufer diese Vermittlertätigkeit gefallen lassen, bleibt ihnen ja selbst überlassen. Vermutlich rechnet Herr Kemper damit, daß nicht jeder der durch den irreführenden Anzeigentext Angelockten gleich durchschaut, worum es sich handelt. Red.

Standlicht im Nebel

Ich möchte gern wissen, was jemand, der bei Tag im Nebel mit Standlicht – oder ohne Licht, was praktisch dasselbe ist – fährt, zu seiner Rechtfertigung vorzubringen hat. Vor kurzem ist ein guter Bekannter von mir tödlich verunglückt, weil ein mittags um 13 Uhr im Nebel überholender Omnibus mit Standlicht fuhr und dadurch fast unsichtbar wurde.

Dipl.-Ing. Wilfried v. Proskowetz, München

Das Auto schlägt aus

Einer unserer Tankkunden hat mit seinem Volkswagen eine eigenartige Feststellung gemacht. Sobald er mit dem Fahrzeug bei trockenem Wetter allein fährt und nach einer gewissen Zeit aussteigt, erhält er beim Anfassen des Türgriffes einen kurzen elektrischen Schlag.

Vielleicht können Sie uns auf Grund Ihrer Erfahrungen Aufklärung geben.

Bei sehr trockener Luft, also besonders in den Sommermonaten, ist es möglich, daß etwa durch Reibung des Fahrwinds an der Karosserie oder durch Abrollen der Reifen auf der Straßenoberfläche, unter Umständen aber auch durch Reibung der Auspuffgase am Auspuffrohr statische Aufladungen des Fahrzeugs eintreten können. Die Reifen haben einen verhältnismäßig hohen elektrischen Widerstand, besonders wenn die Luft sehr trocken ist. Infolgedessen können etwa auftretende statische Ladungen des Fahrzeugs nicht sofort über die Reifen zur Erde abfließen. Hat sich eine solche statische Ladung auf der Fahrzeugoberfläche angesammelt, so kann das dazu führen, daß der Fahrzeuginsasse beim Aussteigen und gleichzeitigem Anfassen der Türklinke einen elektrischen Schlag verspürt, weil sich die auf der Fahrzeugoberfläche angesammelte statische Energie nunmehr über den Körper des Fahrers zur Erde ausgleicht.

Solche elektrischen Schläge sind zwar etwas unangenehm, aber durchaus ungefährlich, weil es sich stets um verhältnismäßig kleine Energiemengen handelt. Sie können auch nur dann vorkommen, wenn man sofort nach dem Anhalten aussteigt, denn schon nach ganz kurzer Zeit, etwa nach 10–15 Sekunden, würde das Fahrzeug seine elektrische Ladung verloren haben. Wie wir eingangs schon erwähnten, kann die statische Aufladung verschiedene Ursachen haben. Die Gelehrten sind sich darüber noch nicht einig. Eine andere Theorie, die allerdings noch nicht bewiesen ist, geht auch dahin, daß statische Aufladungen, d. h. Spannungsdifferenzen, die zu einem Ausgleich durch einen kleinen elektrischen Schlag führen können, dadurch zustande kommen können, daß bei Verwendung bestimmter Sitzunterlagen zwischen dem Körper des Fahrers bzw. dessen Kleidung und dem Fahrzeug selbst durch Reibung Elektrizität entsteht. In diesem Fall kann der Fahrer beim Anfassen der Türklinke ebenfalls wegen des dann erfolgenden Spannungsausgleichs zwischen Fahrzeug und Körper einen elektrischen Schlag verspüren.

Bereits vor Jahren hat sich die Reifenindustrie dieser Sache ebenfalls angenommen und Reifen entwickelt, die eine größere elektrische Leitfähigkeit besitzen, so daß statische Aufladungen auch bei trockenem Wetter nach Möglichkeit vermieden werden. Sicherlich haben Sie auch schon bei amerikanischen Armeefahrzeugen, die explosive oder brennbare Stoffe befördern, eine bis zur Erde reichende eiserne Kette gesehen. Sie hat den Zweck, etwaige statische Aufladungen des Fahrzeugs und eine damit verbundene Funkenbildung durch Ableitung der elektrischen Ladung zu verhindern. Dipl.-Ing. H. Kümmel

3/58/1A

KEINE STRASSE FÜHRT NUR GERADEAUS

Rechts ein Warnschild: Achtung — Kurve! Doch wie am Schnürchen nimmt der Wagen seinen Weg. Das sind die Reifen: FULDA-Reifen — nicht einen Zentimeter verschiebt sich die Spur nach außen. FULDA-Reifen — Kurven-erprobt in Millionen von Kehren: hochgradig abriebfest durch die Mischung der Lauffläche. Keine Kurve zu scharf, keine Abbiegung zu gefährlich. Auf FULDA-Reifen können Sie bauen. Jede Kurve verlangt eine sichere Hand. Mehr aber noch: sichere Reifen. FULDA-Reifen! Sie sind Ihre besten Begleiter.



FULDA-REIFEN HALTEN UND GREIFEN!

GUMMIWERKE FULDA K.G. a.A. — FULDA

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Redaktion Werner Buck · Ulrich Sempert · Reinhard Seiffert · Günter Molter (Sport) · Italien: Conte Dr.-Ing. G. Lurani · England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris · USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Don O'Reilly, Daytona Beach · VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 6 71 40/79, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stuttgart.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

15. MÄRZ 1958 6
35. JAHRGANG

INHALT



Unser Titelbild vom Peugeot 403 bei extremer Kurvenfahrt fotografierte Julius Weitmann.

Milch-straßen-Auto

Umgeben von Sternen und Raketen, schwebt hier USA-Fords neues Phantasieauto im Raum: La Galaxie. Einer Zeit, die von Sputniks und Spätniks spricht, läßt sich ja schließlich auch für die Reklame etwas abgewinnen, wenn es auch sonst von den unkontrollierbar um die Erde herumsausenden Satelliten bis zur Befahrbarkeit der Milchstraße noch ein recht weiter Weg ist. La Galaxie jedenfalls bleibt auf der Erde, und auch die sonderbaren Reifen, die aussehen, als sollten sie auf unsichtbaren Schienen laufen, existieren nur auf dieser Zeichnung. Um einem dringenden Bedürfnis abzuhelfen, soll auch ein elektronisches „Abstands-Warnsignal" eingebaut sein, das „fremde Gegenstände in einer bestimmten Nähe des Wagens anzeigt". Anscheinend will man es den Fahrern (und Autokäufern) der Zukunft möglichst abgewöhnen, daß sie selbst die Augen offenhalten!

Zweierlei Maß?

Von der Großen Strafkammer des Landgerichts München wurden nahezu zur gleichen Zeit und von demselben Vorsitzenden zwei Urteile gefällt, die in mehr als einer Hinsicht bemerkenswert sind.

Fall 1: In der bevorrechtigten Implerstraße in München fuhr in den späten Abendstunden ein 24jähriger Graphiker mit seinem Porsche – wohlgemerkt vor Einführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung – mit einer Geschwindigkeit, die nach Zeugenaussagen zwischen 60 und 100 km/st schwankt, und gab, obwohl kein Verkehr herrschte, vor jeder Kreuzung Lichtsignale. Plötzlich kam aus einer Seitenstraße ein nachweislich betrunkener Volkswagenfahrer unter Mißachtung der Vorfahrt heraus, es kam zu einem Zusammenstoß, wobei der Volkswagen sofort Feuer fing und drei Personen verbrannten.

Der Graphiker wurde, obwohl das Gericht ausdrücklich feststellte, daß er einen günstigen Eindruck auf das Gericht gemacht habe, zu 15 Monaten Gefängnis ohne Bewährung und Führerscheinentzug auf drei Jahre verurteilt. Das Gericht hatte die Überzeugung gewonnen, daß der Porschefahrer 75 km/st gefahren sei (anscheinend das Mittel aus den stark abweichenden Zeugenaussagen!), und ihm den gleichen Schuldanteil zugemessen wie dem toten Volkswagenfahrer, der betrunken war und die Vorfahrt mißachtet hatte.

Fall 2: Ein 54jähriger Schrankenwärter hatte vor einem herannahenden Eilzug aus Fahrlässigkeit die Schranken nicht geschlossen, so daß ein Kombiwagen vom Zug erfaßt und seine beiden Insassen auf der Stelle getötet worden waren.

Der Schrankenwärter wurde zu 9 Monaten Gefängnis *mit* Bewährung verurteilt, wobei das Gericht zu der erstaunlichen Feststellung kam: „Da kein Zeuge die Fahrt des Kombiwagens beobachtet habe, könne auch nicht ganz ausgeschlossen werden, daß den verunglückten Elektromeister, der die Schranken offen angetroffen hatte, ein Mitverschulden treffe."

Soweit die Tatsachen. Es ist ein anerkannter Rechtsgrundsatz unseres Strafrechts, daß ein Angeklagter nicht für die Folgen seiner Tat bestraft werden darf, sondern nur für den Grad seines Verschuldens. In dem einen Fall lagen drei Tote auf der Straße, im anderen zwei Tote auf den Geleisen. Die Tatfolgen sind also ziemlich gleichwertig. Der Grad des Verschuldens soll nach Ansicht des Gerichts für einen Fahrer, der auf einer verkehrsarmen und zugleich bevorrechtigten Straße mit vielleicht (aber nicht bewiesener!) etwas überhöhter Geschwindigkeit fuhr, gleich groß sein wie der eines stark betrunkenen Fahrers, der die Vorfahrt eklatant mißachtet hat. Er muß aber auch, dem zweiten Urteil nach zu schließen, weitaus größer sein als der des Schrankenwärters, der unter gröblicher Vernachlässigung seiner Dienstobliegenheiten den Tod zweier Menschen verschuldet. Während das Gericht bei letzterem alle nur denkbaren Milderungsgründe findet und sogar ein Mitverschulden des im Vertrauen auf die offene Schranke in den Tod gefahrenen Kraftfahrers nicht ausschließt, kann es für den nach eigenen Feststellungen sympathisch wirkenden Graphiker keinerlei Milderungsgründe finden.

Es ist erschütternd, feststellen zu müssen, in welchem Maße in der heutigen Rechtsprechung dem Kraftfahrer Schuld um jeden Preis zugemessen, während in anderen Straffällen oft eine nahezu unverständliche Milde gegen wirkliche Verbrecher angewendet wird. In den vorliegenden Fällen wird dies besonders deutlich, da die beiden so unterschiedlichen Urteile von der gleichen Strafkammer und vom gleichen Vorsitzenden gefällt wurden.

Karl Lidl

Ganz kurz

„Wachwechsel" bei Ford

Nachdem es schon im vorigen Jahr bei der Auto Union und bei BMW erhebliche Änderungen in der Zusammensetzung der Geschäftsleitungen gegeben hatte, die mit dem Ausscheiden verschiedener namhafter Persönlichkeiten verbunden waren, ging nun auch bei Ford-Köln ein „Wachwechsel" vor sich. Bekanntlich wurden im vorigen Jahr die deutschen Aktionäre durch Umtausch ihrer Aktien in Anleihepapiere ausgeschaltet, so daß sich die Firma nun vollständig im Besitz von Ford-Detroit befindet. Der bisherige Generaldirektor und Vorsitzer des Vorstandes Erhard Vitger und sein Stellvertreter R. H. Schmidt schieden aus dem Vorstand aus und traten in den Aufsichtsrat über, dessen Vorsitzer Erhard Vitger an Stelle von Dr. C. W. Hauss wurde, der jetzt stellvertretender Vorsitzer ist. Neuer Generaldirektor und Vorsitzer des Vorstandes wurde der Amerikaner John S. Andrews.

Renault und Peugeot

schlossen eine Vereinbarung für den Export nach USA. Renault verkauft dort über die gemeinsame Organisation nur die Dauphine, Peugeot nur den 403. Da die Aufstellung eines Kundendienst-Netzes in USA sehr kostspielig ist, europäische Wagen ohne ausreichenden Kundendienst aber in USA bald nicht mehr verkäuflich sein werden, haben beide Firmen durch diese Vereinbarung große Vorteile.

Die Heinkel-Kabine

wird in Deutschland nicht mehr gebaut. Die Nachbaurechte wurden an die irische Firma Dundalk Engineering in Dundalk verkauft. Das Antriebsaggregat wird weiter von Heinkel geliefert, Lieferung und Ersatzteilversorgung in Deutschland gehen über die Heinkel-Organisation. Die Tatsache, daß eine Firma, die nicht davon leben muß, aus dem Kleinwagenbau aussteigt, sollte zu denken geben.

Verboten

wurde von der argentinischen Zentralbank die Einfuhr von Auto- und Motorradteilen zu Montagezwecken. Von dieser Maßnahme werden unter anderem BMW, NSU, Messerschmitt und Heinkel betroffen, die bisher nur auf diesem Weg den argentinischen Markt beliefern konnten.

Jubiläumszahlen

Dr. Johann Heinrich von Brunn, Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie, am 26. März 50. Geburtstag.

Neuer 600er?

Wie aus Frankreich bekannt wird, beabsichtigt Renault, einen viersitzigen „3 CV" auf den Markt zu bringen. Das Volkswagenwerk als Hauptkonkurrent von Renault scheint dagegen den seit langem im Versuch befindlichen und fertig entwickelten Kleinwagen vorläufig nicht bauen zu wollen.

Nicht aus Rüsselsheim

Verschiedene Leser vermuteten, daß es sich bei den in amerikanischer Armeefarbe lackierten Wagen mit Pontonkarosserie und vorderer und hinterer Panoramascheibe, die mit einem Frankfurter Nummernschild auf verschiedenen Straßen des In- und Auslandes gesehen wurden, um den neuen Opel Kapitän handelt. Das ist jedoch mit Sicherheit nicht der Fall.

Nicht bewährt

hat sich der Rechts-vor-links-Verkehr in Mainz. An Kreuzungen mit bisherigen Vorfahrtstraßen spielte sich der Verkehr auch weiterhin nach der alten Regelung ab. Wenn trotzdem jemand seine Vorfahrt durchsetzen wollte, kam es zu Zusammenstößen. Die alte Regelung wurde darum wieder eingeführt.

Gebrauchtwagenschau in München

Die nächste Gebrauchtwagen-Verkaufsschau München findet vom 21. bis 24. März 1958 im Ausstellungspark statt.

Schranken nicht geschlossen

Auf dem beschrankten Übergang der Bundesstraße 3 bei Bad Vilbel erfaßte der fahrplanmäßige Eilzug Gießen–Frankfurt am 13. Februar einen Personenwagen, dessen drei Insassen dabei getötet wurden. Der Schrankenwärter, dem dieser Eilzug und der Gegenzug Frankfurt–Gießen gemeldet waren, hatten den letzteren zuerst erwartet und darum die Schranke noch nicht geschlossen. Er sagte nach dem Unfall vor der Polizei aus, daß er erst durch das Notsignal des Lokführers der Eilzuglokomotive – der die nicht geschlossenen Schranken gesehen hatte – und durch den unmittelbar darauf folgenden Unfall aufmerksam wurde.

*

Am 20. Februar mußten auf einem Bahnübergang in Hamburg-Rahlstedt mehrere Passanten vor dem D-Zug Hamburg–Kopenhagen um ihr Leben laufen. Die Schranken waren soeben geöffnet worden, nachdem ein Personenzug den Übergang passiert hatte. Den in Gegenrichtung folgenden D-Zug hatte der Schrankenwärter vergessen. Ein Personenwagen, der vor einem Polizeifahrzeug am Übergang hielt, sprang nicht an. Das rettete seinem Fahrer das Leben.

*

In der gleichen Februarwoche öffnete in Honnef ein Schrankenwärter die Schranken nach der Durchfahrt eines Personenzuges. Auch er hatte vergessen, daß unmittelbar darauf ein D-Zug folgte. Der Triebwagenführer des D-Zuges erkannte die Gefahr und gab Notsignal, konnte aber nicht mehr rechtzeitig bremsen. Mehrere Fußgänger und Autos, die bereits auf den Gleisen waren, konnten den Übergang im letzten Augenblick räumen.

*

Vor dem Schwelmer Schöffengericht stand jetzt ein Schrankenwärter, der für folgende Ereignisse am Karfreitag vorigen Jahres verantwortlich war: Eine Lokomotive passierte etwa um 21.30 Uhr den Bahnübergang im Raum Gevelsberg an der Strecke Hagen–Wuppertal, für den der Angeklagte verantwortlich war, ohne daß die Schranken geschlossen waren. Das Lokpersonal meldete den Vorfall auf der nächsten Station. Die vorgesetzte Dienststelle verständigte den Schrankenwärter sofort und verwarnte ihn. Wenig später war die Schranke geschlossen, als zwei Personenwagen davor hielten. Auf ein Hupzeichen öffnete der Wärter die Schranken. Als der Fahrer des ersten Wagens anfahren wollte, bemerkte er die Lichter eines herannahenden Zuges. Kurz darauf fuhr auch in Gegenrichtung ein Zug durch. Auch dieser Vorfall wurde sofort an die Bundesbahn gemeldet. Eine halbe Stunde später wollte ein mit vier Personen besetzter Personenwagen den Übergang bei geöffneten Schranken befahren. Im letzten Augenblick konnte der Fahrer vor einem durchfahrenden Zug bremsen. Bald danach kam dann ein Kommando der Bahnpolizei, das den Dienst des Schrankenwärters bis zu seiner Ablösung um 2 Uhr nachts überwachte.

Der Schrankenwärter sagte vor Gericht aus, er habe vor Zügen eine unerklärliche Angst, da er einmal überfahren worden war und dabei einen Arm verloren hatte. Er war 1940 invalidiert worden, wurde später aber vom Vertrauensarzt wieder beschränkt arbeitsfähig und u. a. als geeignet für den Dienst als „Schrankenwärter auf leichtem Posten" geschrieben. Der „leichte Posten" in Gevelsberg bestand in der Nachtschichtwoche aus 75 Wochenstunden bei fast pausenlosem Zugverkehr! Das Gericht verurteilte den Schrankenwärter zu drei Monaten Gefängnis mit dreijähriger Bewährungsfrist. Es vertrat die Auffassung, daß der Angeklagte in seiner körperlichen Verfassung nicht den Ansprüchen gewachsen gewesen sei. Darauf habe aber anscheinend die Bundesbahn keine Rücksicht genommen.

Müssen wir das Sitzen noch lernen?

„Sitze richtig!" Als Kinder haben wir das öfter hören müssen, als wir noch eine Hand unter der Bank nötig hatten, um den Nachbarn in die Waden zu zwicken. Aber dann haben wir lange nichts mehr davon gehört und glauben auch, es nicht mehr nötig zu haben, weil die meisten von uns so lange gesessen hatten, daß wir es gelernt haben müßten. Nein! Die Sitzenden können auch nichts dafür! Die Sessel sind an allem schuld.

Das ist eigentlich traurig, weil man die Sessel längst hätte ändern können, jedenfalls leichter als die Menschen. Aber offenbar haben auch die Sessel ihr Innenleben, das nicht so einfach zu durchschauen ist. Wenn man im historischen Museum die Marterstühle sieht, auf denen der Kaiser Rotbart oder der Alte Fritz haben sitzen müssen, so fragt man sich, warum die nicht lieber die Schreiner aufs Haupt geschlagen haben, statt der Mohren und Maria Theresias. Wenn man in der Schule liest, wie bequem es sich die alten Römer bei Tisch gemacht haben, so ist man erstaunt zu sehen, wie schwer wir es uns sogar bei der Arbeit noch machen. Aber das ist schon sehr modern gestaunt, denn in meiner Schülerzeit war es noch ein deutliches Zeichen verhängnisvoller Faulheit, wenn man beim Arbeiten überhaupt sitzen wollte. Der Fleißige stand in der Werkstatt wie im Theater, und wenn er Kaufmann, Beamter, Gelehrter oder gar Dichter war, dann hatte er ein Stehpult. Weil Faulsein verächtlich war, hat man wohl den Sitzgelegenheiten solange die kalte Schulter gezeigt, obwohl sie ja eigentlich für einen anderen Körperteil gedacht sind. Das Sitzen sollte wohl unbequem gemacht werden, damit die Leute sich freuen sollten, wieder aufstehen zu dürfen. Wenn etwa die Schulbänke bequem gewesen wären, würden die Kinder eingeschlafen sein. Sie hätten nichts gelernt und man hätte keine Lehrer aus ihnen machen können. Deshalb ließen sie zu meines Großvaters Zeit die Kinder sogar beim Essen stehen. Ja, so streng waren damals die Bräuche.

Man kann es verstehen, daß diese Kinder, als sie groß wurden, den Wunsch hatten, bequem zu sitzen. Natürlich haben sie auch wieder alles übertrieben. Alle Sitze wurden so weich und warm, daß sogar die Blutströmung in den alleruntersten Rumpfpartien durcheinandergeriet. Alle Lehnen wurden so dick und mollig, daß man darin versank. Wenn man zu feinen Leuten in den Salon gelassen wurde, sah man nur noch Stiefelspitzen, die darauf schließen ließen, daß die riesigen Lederfauteuils bewohnt waren. Als dann die feinen Leute Autos bekamen, wollten sie diese Haltung natürlich nicht aufgeben, und alle bemühten sich, ihnen diese motorisierte Lässigkeit auch zu verschaffen. Es sieht ja auch im wahrsten Sinne des Wortes „herrlich" aus, wenn im Film, wo die feinsten Leute wohnen, der Gent leicht, aber vornehm gelangweilt im Roadster lehnt, die linke Hand mit zwei Fingern am Volant, in der nervigen Rechten den blonden Vamp mit dem engen Pullover und die glimmende Virginia-Filter im Mundwinkel. Wer hätte nicht auch so fahren wollen?

Aber als die Straßen und die Fahrten im Auto immer länger wurden, da schlich sich zwischen Sitz und Fahrer etwas ein, was man auch im schönsten Breitwand-Farb-Ton-Film nicht bemerken konnte – der Rückenschmerz. Nur die Fahrer merkten ihn, und schließlich fiel es auch den Ärzten auf, daß der Rückenschmerz bei den Fahrern so häufig wurde wie früher bei den Stenotypistinnen. Und da war es nicht schwer, weiterzukommen, denn dafür waren schon Spezialstühlchen mit gutem Erfolg konstruiert worden. Trotzdem verging noch lange Zeit, bis der Fahrersitz vom Ruhe- zum Arbeitsplatz befördert und nach den Bedürfnissen des Menschen ausgebaut werden konnte, weil der Fahrersitz zunächst einmal abhängig ist vom Wagen, von der Maschine. Denn überall, wo Mensch und Maschine zusammenarbeiten müssen, hat zunächst einmal die Maschine den Vorrang, weil sie eindeutige Ziele verfolgt und nach den Gesetzen der Physik und den Möglichkeiten der Technik konstruiert wird, während



Bild 1. Wenn man so sitzt, wie es sein sollte, ist die Wirbelsäule S-förmig gebogen. In der Lendengegend (Pfeil) ist die Biegung nach vorn am stärksten. Bei einer steilen, geraden Lehne ist es aber schwer, diese Haltung länger einzuhalten.

der Mensch als gewachsenes Naturprodukt in der Lage ist, sich zu schicken, sich anzupassen.

Leider aber hat seine Anpassungsfähigkeit natürliche Grenzen. Werden sie überschritten, beginnt der Mensch zu leiden. Früher, in der fleißigen Zeit, nannte man dieses Leiden einfach Faulfieber, weil sich schon hin und wieder einer krank meldete, der keine rechte Lust zum Arbeiten hatte. Mittlerweile haben wir uns doch aber mit verfeinerten Meßmethoden überzeugt, daß die Menschen an vielen technischen Einrichtungen ihres Lebens leiden müssen, daß es echte Zivilisationskrankheiten gibt, was wirklich tragisch ist, weil das Ganze ja unsere eigene Erfindung ist. Die Technik ist für uns die Lebensform geworden wie das Fliegen für den Adler. Für den ist das ja auch nicht so ideal, wie es von unten aussieht, denn er muß Sturm, eisige Horste und Hunger in Kauf nehmen, wenn er nicht das Schweben im Hochgebirge mit einem warmen Gitterkasten im Zoo vertauschen will.

So, hieß es, müßten wir auch an unsern Rückenschmerzen leiden, wenn wir durchaus Auto fahren wollten. Nun aber besinnen sich die Konstrukteure doch auf den Fahrer, der in ihrer Maschine sitzen soll. Das ist auch praktischer, denn ein Auto, in dem man ohne Rückenweh fahren kann, verkauft sich leichter, und außerdem werden die Unfälle geringer, wenn die Fahrer nicht durch ihr Unbehagen von ihrer Aufmerksamkeit auf die Straße abgelenkt werden oder gar im rollenden Klubsessel einschlafen. Die Gründe für die Sesselrevolution sind also da. Was soll sie nun bringen?

Um zunächst beim Rückenweh zu bleiben, so gilt es zwei Ursachen zu vermeiden. Die Wirbelsäule, der Träger unserer aufrechten Körperhaltung, ist kein Stab, sondern eine Kette aus 24 biegsam und 8 fest verbundenen Wirbelknochen. Für das Sitzen ist nicht so sehr das feste Kreuzbein mit seinen 5 Wirbeln oder das kleine Schwanzrestchen, das Steißbein, mit seinen 3 oder mehr Knöchelchen von Bedeutung, sondern die Lendenwirbelsäule mit ihren 5 dicken Wirbeln. Diese sind nämlich, wie auch die Brust- und Halswirbel untereinander, mit Bändern aus sehnigem Material und mit den berühmten Bandscheiben als Stoßdämpfern verbunden. Außerdem sind an den Fortsätzen dieser Wirbelknochen zahlreiche Muskeln angewachsen, die bei der aufrechten Haltung, beim Sitzen und sogar beim Liegen in einem wechselvollen Spiel der Spannung arbeiten, um die vom Verstand gewählte Lage des Körpers zu bewahren.

Wird die Muskulatur lange Zeit in der gleichen Spannung gehalten, so ermüdet sie. Aber sie allein, der Fahrer braucht deshalb noch lange nicht zu gähnen! Die Ermüdung ist ein chemischer Vorgang, bei dem Reizstoffe entstehen. Wird die Spannung über die Ermüdung hinaus beibehalten oder gar gesteigert, so werden diese Reizstoffe wirksam. Sie steigern die Spannung der Muskulatur zur krampfhaften Zusammenziehung, und die tut weh. Wenn wir also das Fahrerweh vermei-

den wollen, müssen wir die Ermüdung und die Übermüdung unserer Rückenmuskulatur verhindern. Wie macht man das?

Die Wirbelsäule ist keine gestreckte Kette von Wirbeln, sondern eine flach S-förmig gebogene (Bild 1). Gerade in der Lendenwirbelsäule liegt die stärkste Biegung nach vorn, bei den Frauen mehr als bei den Männern. Sitzt man lange ohne Rückenlehne aufrecht, so wird man langsam immer kleiner. Mein Freund Palle tröstete uns im Kino immer über die großen Vordermänner mit den tiefsinnigen Worten: „So groß, wie er am Anfang erscheint, bleibt keiner bis zum Schluß." Wie kommt das? – Die Lendenpartie wird es leid, das ganze Gewicht des Oberkörpers zu tragen, sie sucht nach hinten auszuweichen und



Bild 2. Man sackt nach vorn über und macht einen Buckel. Auch wenn eine Rückenstütze da ist, die den auf Bild 1 sichtbaren leeren Raum ausfüllen soll. Der Körper rutscht dann weiter nach vorn. Die einzige Abhilfe dagegen ist, den ganzen Sitz etwas nach rückwärts zu kippen.

der Brustkorb sinkt nach vorn herunter. „Mach keinen Buckel! Sitz gerade!" ist uns allen noch aus unsern Schulstunden und elterlichen Ermahnungen beim Mittagstisch geläufig. Die Ermahnungen nützen gewöhnlich nicht viel. Unser Lehrer steckte uns das Lineal am Nakken in die Matrosenbluse, aber nicht einmal das Korsett konnte die jungen Mädchen seinerzeit zum Gradesitzen bewegen. Die Dolchblicke der Gouvernanten mußten blitzen, bis die Schulbänke reformiert wurden.

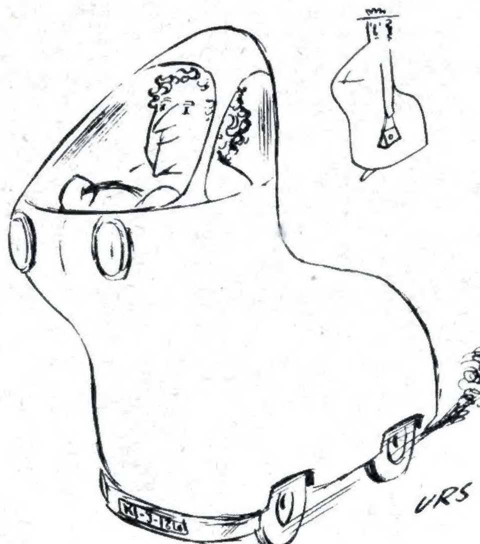
Sie bekamen eine Lehne, die Bänke in der Eisenbahn bekamen Lehnen, sogar für das nichtsnutzige Volk in der vierten Klasse . . . Auch die Bänke im Park bekamen Lehnen. Diese Lehnen wurden allmählich etwas nach vorn ausgebuckelt, gerade da, wo bei den meisten Menschen die Lendenwirbel sitzen.

Auch die Stühle für die Stenotypistinnen bekamen schließlich diese Lendenstütze. Nur beim Autositz wurden sie vergessen, oder wohl auch absichtlich nicht angebracht, weil die Konstrukteure eben für den Personenwagen vom „bequemen" Sessel der Wohnung und für den Lastwagen von der harten Werkbank ausgingen. Die stehen aber meist still. Würde man mit ihnen in ähnlichem Tempo in der Stube herumgeschoben werden, müßte man da auch reformieren.

Seit nun die Fahrer über Rückenweh klagen, und zwar gerade die Fleißigen, und die Ärzte zwar nicht „die Bandscheibe erfunden haben", aber doch darauf aufmerksam machen mußten, daß diese sinnreichen Stoßdämpfer unserer Persönlichkeit bei langem Krummsitzen leichter ins Rutschen kommen als sonst, werden die Lendenwülste durch Rükkenkissen, durch Zusatzpolster oder durch Gestelle ersetzt, wie z. B. das von *Blumensaat*, oder auch unter den Bezug verschiebbar eingebracht, wie der „Buco-Anti-Bandscheiben-Schonbezug", der erfreulicherweise nicht gegen die Bandscheiben, sondern gegen ihren Vorfall schützt. Verschiebbar in der Höhe müssen nämlich alle diese Stützen sein, weil die Lendenbiegung bei einem kleinen Frauchen dicht über der Sitzfläche, bei einem langen Lulatsch bis zu 30 cm höher liegen kann! Da die Kinder jetzt zum größten Teile ihren Eltern über den Kopf wachsen, sollten wir uns rechtzeitig auf diese größere Generation von Fahrern einstellen. Auch Fettpolster, Beckenstellung und Wirbelsäulenabnormitäten müssen hierbei berücksichtigt werden.

Sind wir dann gerettet? Leider noch nicht! Jeder, der mal in der harten Bretterzeit dritter Klasse gefahren ist, wird noch wissen, wie deren gutgemeinter Latten-Lendenwulst nach einigen Stunden sehr schmerzlich empfunden wurde. Der Oberkörper ist eben zu schwer. Er sinkt, wenn man keine Gouvernante bei sich hat, beim Lesen des Krimi doch unbemerkt nach vorn, und noch ehe man mit dem Kopf seines Gegenüber zusammenbumst, merkt man den Druck der Lehne auf den 3. oder 4. Lendenwirbeldorn. Alle Urlauber wußten ein Lied davon zu singen, manche hatten sogar blau angelaufene Druckstellen davon. Geradeso im Auto. Der schönste Wulst wird nach einigen Stunden aus einer Stütze zu einem Hebelpunkt, über den die rückwärts gekrümmte Rückenlinie abrollt (Bild 2). Der Kerl sitzt wieder krumm, nur etwas weiter vorn.

Aha, da haben wir's! Wir müssen verhindern, daß er mit dem unteren Teil des Rückens nach vorn rutscht. Wie macht man das? Sehr einfach. Wir lassen die Sitzfläche etwas nach vorn ansteigen und machen sie rauh, damit der Wollstoff der Hose nicht gleiten kann. Das wäre ausreichend, wenn wir, wie etwa die Schimpansen, mit unseren Wollhosen verwachsen wären. Dann würden sich unsere Körperhaare mit den Haaren des Bezugs verkrallen, falls uns die tückischen Polsterer nicht gerade Azella oder Schweinsleder über den Sitz gezogen haben. Aber die Kleidung, vom Schneider gemacht, gibt uns leider noch einen gewissen Spielraum. Wir können auch innerhalb unserer rauhhaarigen Hosen noch etwas nach vorn verrutschen, und da, wo das alles aus glatter Seide ist, wird das noch ausgiebiger geschehen.



Außerdem können wir aber auch durch die beste Fixierung des Gesäßes, etwa durch Anschnallen, aber selbst mit Uhu oder Syndetikon nicht verhindern, daß der Oberkörper nach vorn sinkt, und dann sitzen wir wieder krumm. Was tun? – Nun, diese Frage ist bereits gelöst. Wir kippen den Sessel nach hinten, und zwar so weit, daß Fahrer und Fahrerin infolge ihrer eigenen Schwere nach hinten rutschen müssen. Dann wird die Lendenwirbelsäule durch den Lenden-Polsterwulst allein nach vorn gedrückt. Sehr gut! Aber nur solange, wie der so Gekippte mit den Augen noch über das Lenkrad und über das Schaltbrett hinweg auf die Straße sehen kann, mit den Armen das Lenkrad und mit den Füßen

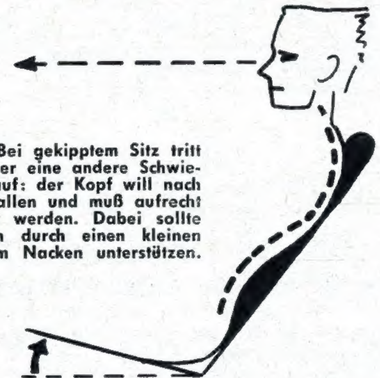
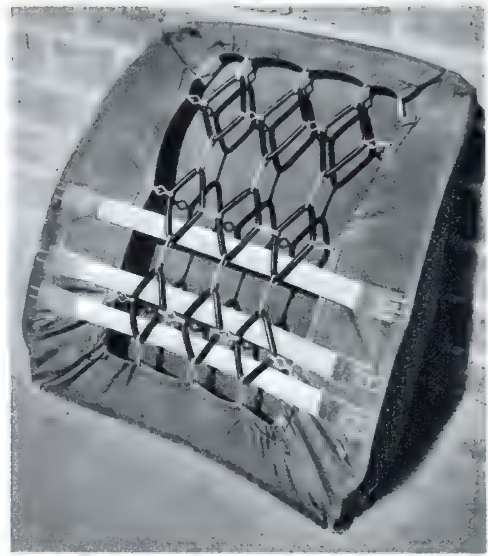


Bild 3. Bei gekipptem Sitz tritt dann aber eine andere Schwierigkeit auf: der Kopf will nach hinten fallen und muß aufrecht gehalten werden. Dabei sollte man ihn durch einen kleinen Wulst im Nacken unterstützen.

die drei Pedale erreichen kann. Darin liegt wieder eine Schwierigkeit, weil Arme und Beine schon bei Gleichgroßen verschieden lang sind, bei klein und groß so voneinander abweichen, daß man mit dem Kippen allein das Fahren unmöglich machen würde.

Nun, wir wissen längst, daß man deshalb die Sitze in der Fahrtrichtung verschieben kann und daß die Sessel beim Vorschieben etwas höher werden, beim Rückwärtsschieben etwas absinken müssen. Insofern wäre die Aufgabe also leicht zu lösen. Leider sitzt nun aber ganz oben auf der Wirbelsäule auch noch der Kopf. Man sollte denken, daß man den beim Sitzen eigentlich entbehren könnte, und tatsächlich haben auch einige gerade wegen ihrer Kopflosigkeit lange sitzen müssen. Aber wir wollen ja nicht nur sitzen, sondern dabei auch fahren, und dazu ist der Kopf immer noch unentbehrlich. Der Kopf ist aber schwer. Nicht immer nur von Gedanken, aber er neigt auf jeden Fall dazu, auf die Brust oder in den Nacken zu sinken, wenn man lange aufrecht sitzt, weil die Muskulatur, die ihn auf der Halswirbelsäule im Gleichgewicht hält, ermüdet. Das sogenannte Einnicken kommt daher. Das ist aber beim Autofahren noch weniger am Platz als im Bundestag. Hier ist nun schwer zu helfen. Beim bereits Gekippten wird der Kopf, seiner Schwere nach, nach hinten sinken wollen. Gibt man ihm keine Stütze, wird er noch stärker ermüden und schließlich in der Nackenpartie Schmerzen machen. Gibt man ihm eine Lehne, so wird er sich ankuscheln und einschlafen. Hier ist nun wieder die aufrechte Haltung am ehesten erträglich, weil das Gleichgewicht dann mit der geringsten Muskelanstrengung zu erhalten ist, wenn die Halswirbelsäule als Träger des Kopfes senkrecht steht. Um den Kopf im gekippten Sessel aufrecht tragen zu können, muß in der Schulterpartie der Rükkenlehne wieder ein kleiner Wulst angebracht werden, der den Schulterblättern und dem Nacken die erwünschte Stütze mehr in der Richtung von unten nach oben als von hinten nach vorn gibt. Manche verwerfen diese Schulterhöhe der Lehne überhaupt, weil sie die Schultern zum Bedienen des Lenkrads frei haben wollen. Das ist aber nicht nötig. Das Lenkrad wird vom gelockert Fahrenden aus dem Hand- und dem Ellenbogengelenk heraus bedient wie der Geigenbogen. Oberarm und





Einzelsitze sind Sitzbänken überlegen, weil sie mehr seitlichen Halt bieten können und individuell einstellbar sind. Im Rücken des Porsche-Sitzes übernehmen drei Querbänder die Stützung der Lendenwirbelsäule (oben rechts). Aber auch im besten Sitz sitzt man nicht von selbst, entspannte und disziplinierte Sitzhaltung ist für weitgehend ermüdungsfreies Fahren ebenso wichtig.

Schultergelenk bleiben in Ruhe und entspannt. Sobald sie mitarbeiten, ist das ein Zeichen, daß der Fahrer die Grundsätze der gelockerten Haltung nicht kennt. Er arbeitet und fährt krampfig und steif und wendet viel zuviel Muskelkraft auf zur Überwindung seiner eigenen Steifigkeit. Das berühmte Herumreißen des Steuers sollte nur in politischen Reden vorkommen. Ruhige, besonnene Fahrer, die Kurven und Hindernisse richtig und rechtzeitig einschätzen, „reißen" nie am Steuer, sondern stellen das Lenkrad rechtzeitig ein. Sollte einmal eine überraschende Schwierigkeit die stärkere Muskelkraft der Schulterpartie verlangen, so wird sich der Fahrer sowieso von der Rückenlehne freimachen müssen, und dann hat er die Schultern auch frei.

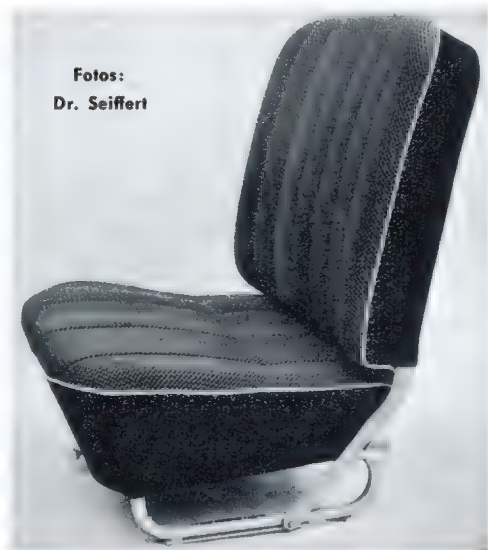
Soweit hätten wir nun also unsern Mann oder Frau möglichst entlastet und vor Übermüdung wie vor Bandscheibenvorfall geschützt. Nun muß noch der Sitz und der ganze Wagen gut gefedert sein, oder wenn das nicht möglich ist, durch andere Methoden erschütterungsarm gemacht werden, um die ständigen Prellungen zu mildern, weil sie die Bandscheiben auch ohne Vorfall allmählich zermürben und die Wirbelsäule versteifen können. Die Prellungen, die trotz guter Federung immer noch, wenn auch in wesentlich geringerem Maße auftreten, werden am geringsten wirksam, wenn sie von der normal S-förmig gekrümmten Wirbelsäule aufgefangen werden können. Bei krummem Rücken oder bei überstreckter Paradehaltung richten sie mehr Schaden an.

Jetzt kommt aber noch eine neue Leidensquelle, die der gute Autositz verstopfen soll. Die Wirbelsäule, und mit ihr unser ganzer Rumpf, ist nicht nur von vorn nach hinten, sondern auch seitlich zu verbiegen. Wenn z. B. das Gesäß beim Fahren unmerklich seitlich verrutscht, gleichen das viele Fahrer, ohne es zu wissen, durch seitliche Verbiegung ihres Rumpfes aus. Es gibt viele Leute, die infolgedessen 100 km überhaupt nur auf der linken Backe sitzen, ohne es zu merken. Aber abends haben sie dann erhebliche Schmerzen im Kreuz, die man begreifen kann, wenn man weiß, wie verkehrt sich bei solcher Beugung die Muskeln anspannen müssen. Auch die Oberschenkel tun dann weh. Das seitliche Verrutschen wird wieder durch rauhe Unterlagen, rauhe Kleidungsstoffe, Polster, die den Körperformen angepaßt sind, und durch seitliche Randwülste zu unterbinden versucht. Gekehlte Einzelsitze und gekehlte Rückenlehnen sind schon besser als glatte Bänke, Roßhaarpolster und rauhe Filzbezüge besser als Wachstuch oder Glanzleder. Die wildlederartig gerauhten Kunststoffe lassen auch Besserung erhoffen.

Noch besser würde das seitliche Verrutschen und Verbiegen verhindert werden, wenn wir die Ellenbogen seitlich auflegen könnten. Ich weiß, daß das von manchen befehdet wird. Aber die modernen Wagen brauchen keine „Ellbogenfreiheit" am Steuer mehr. Es brauchte auch gar nicht viel zu sein, nicht etwa beengende Seitenlehnen, nur eine leichte Stütze, wie wir sie vielfach als Griff oder Polsterleiste an den Türen finden. Wer einmal den Versuch gemacht hat, bei langer Fahrt dort den linken Ellbogen aufzustützen, wird die wohltätige Wirkung gemerkt haben und bedauern, daß er rechts nicht auch so etwas hat. Bisher hat wohl der Schalthebel die rechte Seite beherrscht. In den Wagen mit Lenkradschaltung sollten die Konstrukteure nachsinnen, ob sie nicht eine Klappstütze, ähnlich wie bei der Bundesbahn oder bei den Rücksitzen größerer Wagen, am Fahrersitz anbringen könnten. Das Schiefsitzen, die häufige Ursache vieler Rücken- und Flankenschmerzen würde verschwinden, und außerdem würden die aufgestemmten Ellenbogen auch den Oberkörper nicht vornübersinken lassen. Insofern sind manche alten Wagen recht bemerkenswert.

Da die Beine nun mal am Rumpf angewachsen sind, muß man beim Sitzen auch an sie denken. Sie melden sich sonst recht unangenehm mit Taubheitsgefühl, Schwellung und Schmerz. Die Gesäßmuskulatur ist stark und das Fettgewebe bildet unter der Haut eine dicke Schicht, die die Glätte und Rundung dieses von den Bildhauern wie von den Schulmeistern gleich wertgeschätzten Körperteils ausmacht. Trotzdem drücken die Sitzknorren des knöchernen Beckens bei langem Sitzen von innen die Haut gegen die Unterlage, und kein Polster ist weich genug, um das aufzuheben. Das Taubheitsgefühl in der Haut und das bohrende Brennen in den Sitzknorren ist der Beweis. Sicher ist der Dicke hier im Vorteil gegenüber dem Mageren, aber auf die Dauer merkt auch der Dicke, wie sein schwerer Körper gegen die Unterlage drückt. Die Natur hat uns nicht zum Sitzen geschaffen, sonst hätte sie uns mit Gesäßschwielen ausgestattet, schön blau wie der Mandrill im Zoo. Wir müssen deshalb selbst für gute Polster sorgen

Fortsetzung Seite 32



Fotos: Dr. Seiffert



Die Eigenschaften des VW-Sitzes verbessert der Buco „Anti-Bandscheiben-Schonbezug". „Anti-Bandscheiben" soll bedeuten, daß man mit richtig geformten Sitzen dem gefürchtetem Bandscheiben-Vorfall vorbeugen kann.



Unser Test:

PEUGEOT 403

Die französische Automobilindustrie kann den doppelten Ruhm für sich in Anspruch nehmen, einmal mit dem Citroen DS 19 das unkonventionellste Serienautomobil der Welt zu bauen und zum anderen mit dem Peugeot 403 unter den unzähligen Modellen konventioneller Bauart eines der ausgewogensten, reifsten und am besten durchentwickelten. So sehr wie kaum jemals auf Anhieb ein anderer Wagen hatte uns von den ersten Begegnungen an der Peugeot 403 begeistert (siehe Heft 10/1955 und 4/1956). Eine neue gewissenhafte Prüfung bestätigte uns, daß er nach fast dreijähriger Bauzeit trotz den Fortschritten, die zwischenzeitlich bei vielen anderen Marken zu verzeichnen sind, seine Spitzenstellung unangefochten behauptet. Dabei ist es eigentlich nur schwer zu begreifen, daß sich an einem derart hervorragenden Wagen konkurrierende Firmen so wenig ein Beispiel nehmen, wie dies offenbar geschieht.

Das Wesen des Peugeot 403 ist keineswegs durch optimale Einzelmerkmale gekennzeichnet, denn es gibt durchaus Modelle, die schöner, andere, die schneller, und wieder andere, die möglicherweise in sonstiger Hinsicht überlegen sein mögen. Vielmehr darf es als für den Peugeot typisch gelten, daß er ungewöhnlich viele positive Eigenschaften in einer selten glücklichen Kombination besitzt und dabei andererseits keinerlei Mängel von nennenswerter Bedeutung mehr aufweist.

Was einen als Tester mit Genugtuung erfüllt, ist die erfreuliche Tatsache, wie weitgehend in diesem Falle nahezu alle früher vorgebrachten Wünsche sukzessive vom Werk erfüllt worden sind. Ganz gewiß bilden wir uns nicht ein, das wäre ausgerechnet auf Grund unserer Hinweise geschehen, aber wir sehen hier das Ergebnis einer anderswo selten in dieser Konsequenz erkennbaren und deshalb beispielhaften Entwicklungsarbeit einer Automobilfabrik vor uns, die sich vor allem nach den Erfahrungen der Praxis richtet mit dem Ziel, ein vorhandenes Modell immer mehr zu verfeinern, und nicht danach trachtet, durch Änderungen, die oft nur bloßer Selbstzweck sind, oder durch zähes Festhalten an ebenso oft fragwürdigen Traditionen den meist recht wenig sachverständigen Autokäufern Sand in die Augen zu streuen. Denn auch das ist charakteristisch für den Peugeot 403: Wiewohl er im Laufe der Jahre viele, keineswegs unwichtige Änderungen erfahren hat, ist er äußerlich praktisch gleich geblieben. Der Besitzer eines Wagens aus einer der ersten Serien hat heute noch längst kein „altes" Auto, und wir sind einigermaßen sicher, daß der 403 in fünf Jahren noch genauso aussehen wird.

Ungeachtet seiner anderen Vorzüge wäre der Peugeot schon allein wegen seiner erstaunlichen Fahrwerksqualitäten wert, in höchsten Tönen gepriesen zu werden. Daß diesbezüglich die französischen Automobile derzeit fast allen anderen und auch den deutschen voraus sind, spricht sich wie alles, was man ungern wahrhaben will, nur langsam herum. Wir sind uns über diesen Sachverhalt jedenfalls seit Jahren klar, werden aber dennoch immer wieder neu fasziniert von der großartigen Fahrsicherheit, die etwa einem Peugeot 403 wie selbstverständlich innewohnt.

Ganz betont reden wir hier von Fahrwerksqualitäten, weil sich deren Überlegenheit keineswegs auf die Fahreigenschaften im üblichen Sinne, also Straßen- und Kurvenlage, beschränken. Wir möchten dazu auch die Federungs-, Lenkungs- und Bremseneigenschaften gezählt wissen, weil nur durch deren Zusammenwirken ein solches Maß an Fahrsicherheit zustande kommen kann, wie man es hier findet.

Es geht schon damit an, daß die phantastische Spur- und Kurvenfestigkeit, die man vielleicht auf trockenen Straßen noch gleichmütig hinzunehmen geneigt ist, durch Regennässe so gut wie gar nicht beeinflußt wird, dann aber selbst bei Schnee- und Eisglätte noch in einem Maße vorhanden bleibt, wie man es normalerweise einfach nicht kennt. Wischen, Schleudern oder gar Ausbrechen der Hinterräder, ja selbst ein harmloses Reifenquietschen sind beim Peugeot nur mit Mühe hervorzubringen, und von Autobahnfugen oder Trambahnschienen nimmt er keine Notiz. In sehr schnell gefahrenen Kurven neigt er sich ein wenig nach außen, was aber hinterdreinfahrenden Beobachtern mehr auffällt als den Insassen des Wagens.

Wer nun glaubt, solches sei allenfalls durch eine anspruchsvolle und teuere Auslegung des

Fahrwerks zu erreichen, der täuscht sich. Die Einzelaufhängung der Vorderräder nämlich besteht beim Peugeot 403, fast schon altertümlich anmutend, aus einer tief angeordneten Querfeder und darüberliegenden Querlenkern, während zur starren Hinterachse Schraubenfedern, Schubstreben und ein Panhardstab gehören. Dazu findet man vorn und hinten nicht etwa Teleskop-, sondern ganz simple Kolbenstoßdämpfer.

Der Wagen verfügt über einen beachtlichen Federungskomfort, was in diesem Zusammenhang um so bemerkenswerter ist, weil man uns immer wieder erzählt, die guten Fahreigenschaften französischer Wagen setzten eine dem deutschen Durchschnittskäufer zu harte Federung voraus. Nun, was den Peugeot 403 anlangt, so hat er zweifellos eine weniger weiche und wiegende Federung als vergleichbare deutsche Wagen, aber man empfindet sie ganz gewiß nicht als ausgesprochen hart oder gar als unangenehm. Es fiel uns im Gegenteil auf, daß sich der Peugeot wie ein viel größerer Wagen „anfühlt" und sich auch federungsmäßig entsprechend verhält. Wenn nämlich beispielsweise lange Reisen den Fahrer eindeutig weniger ermüden als in einigen unserer weit größeren Wagen, so mag das über den Federungskomfort mehr aussagen als der oft täuschende Eindruck des kurzen Probesitzens in einem Vorführwagen. Vielleicht allerdings sollte man beim Peugeot weniger von Federungs- als von Sitzkomfort sprechen, denn es will uns scheinen, daß seine vorzüglich gestalteten und gearbeiteten Sitze die etwas härtere Federung mehr als ausgleichen. Doch von den Sitzen später mehr.

Allerdings kommt den Fahrwerkskonstrukteuren unseres Nachbarlandes der Umstand entgegen, daß man dort nur zögernd dem Trend zum kleinen Rad folgt – Peugeot verwendet nach wie vor 15 Zoll-Räder – und daß ihnen weiterhin hervorragende Reifen zur Verfügung stehen. Dies gilt nach unseren Erfahrungen allgemein, speziell aber in bezug auf den Michelin X, mit dem auch der Testwagen ausgerüstet war. Rutschfestigkeit und Lebensdauer dieses Reifens sind uns seit langem geläufig, diesmal machten wir dazu noch eine weitere erstaunliche Beobachtung. Der Tester bewohnt derzeit ein etwas abgelegenes Häuschen in Oberbayern, das bei Schnee- und Eiswetter mit keinem normalbereiften Wagen erreicht werden konnte, mit Schneereifen hingegen ging es ganz gut. So hatten wir ausdrücklich darum gebeten, uns den Peugeot mit Schneereifen zu schicken, aber der Importeur hielt unsere Vorsorge für überflüssig. Und er hatte recht, zum maßlosen Erstaunen des Testers und aller mit den Wintertücken kämpfenden Autonachbarn bahnte sich der Michelin X-bereifte Peugeot sicherer und zuverlässiger seinen Weg als alle anderen, wie immer sie auch bereift waren!

Überhaupt ist der Peugeot, wenn wir das hier gleich einschalten dürfen, ein prächtiges Winterautomobil. Abgesehen davon, daß er sich bei Schnee und Eis so sicher fahren läßt, kann man ihn seelenruhig bei tiefstem Frost über Nacht im Freien stehen lassen. Er springt am nächsten Morgen sofort an und ist sogleich fahrbereit. Seine 12 Volt-Anlage mag hier ebenso vorteilhaft mitwirken wie bei der dank einer herrlichen Beleuchtung (gelbe Scheinwerfer, asymmetrisches Abblendlicht) so sicheren und angenehmen Nachtfahrt. Wirksam und – das ist mittlerweile sehr erwähnenswert geworden – in sinnfälliger Einfachheit bedienbar funktionieren die mit einem einstufigen Gebläse versehene Frischluftheizung samt Scheiben-Entfrostung. Mitgeliefert wird vom Werk eine Sperrholzplatte zur Kühlerabdeckung während der kalten Jahreszeit, an deren Stelle wir uns aber doch lieber nachträglich eine Kühlerjalousie einbauen würden.

Mit der Schilderung der Fahrwerksqualitäten waren wir noch nicht am Ende. Bremsen und Lenkung liefern hierzu nämlich ebenfalls entscheidende Beiträge. Die Wirkung der Bremsen läßt sich bestens dosieren, denn sie reagieren schon bei ganz leichtem Pedaldruck und gestatten andererseits durch kräftiges Durchtreten absolut zuverlässige Gewaltbremsung auf kürzeste Strecke. Dabei bleibt der Wagen übrigens so unbeirrt in seiner Spur, daß man ohne sonderliches Risiko dabei das Lenkrad loslassen könnte. Langanhaltende Beanspruchung der Bremsen bei Talfahrten oder rasche Wiederholung von Vollbremsungen, wie wir sie zu Meßzwecken vornehmen, führen zu einem weit geringeren Nachlassen der Bremswirkung, als man es sonst eben als unvermeidlich hinzunehmen gewohnt ist. Nur die Anordnung des Handbremshebels (links unter Armaturenbrett) gefällt uns weniger, und der Nutzeffekt der Handbremse ist beim Peugeot leider genauso schlecht wie bei den meisten anderen Wagen auch. Gefallen hat uns wieder die stets leichtgängige, ziemlich direkt und präzis arbeitende Zahnstangenlenkung, die weder über- noch untersteuert und hinreichend den Kontakt zur Fahrbahn vermittelt, ohne nennenswerte Stöße durchkommen zu lassen. Dem hübschen, handlichen und griffigen Zweispeichenlenkrad möchte man eine versenkte Nabe wünschen, ansonsten aber könnte die ganze Lenkung wohl kaum noch besser gemacht werden. Hier muß ferner die außergewöhnliche, übrigens gerade auch im Winter vorteilhafte Wendigkeit des Peugeot in Betracht gezogen werden, der mit einem Spurkreis-Durchmesser von 9,5 Meter unter den Wagen seiner Größe einzig dasteht. Bei uns beispielsweise pflegen sich ja selbst Kleinautos mit 11 Meter Drehkreis zu begnügen.

Aus den hier in mehr oder weniger groben Umrissen aufgezeigten Fahrwerksqualitäten resultiert eine beispielhafte Fahrsicherheit, die eine gewisse Ergänzung darin findet, daß der Peugeot 403 auch in sonstiger Hinsicht zahlreiche Merkmale aufweist, die der Unfallverhütung, aber auch dem Schutz der Insassen bei Unfällen dienen. So sind nicht nur Ober- und Unterseite des vor dem Mitfahrersitz von Vorsprüngen freigehaltenen Armaturenbretts gepolstert, sondern neuerdings auch die Kante unterhalb des Stahl-Schiebedaches. Die Rundumsicht darf hier ebenso erwähnt werden wie die Beobachtung, daß beide Spiegel genau am richtigen Platze sind. Ein Scheibenwascher gehört zur Serienausstattung, und die früheren Schmetterlings-Scheibenwischer wurden, wie wir es seinerzeit gewünscht hatten, vor einigen Monaten durch parallellaufende ersetzt. Durch leichten Druck auf den Signalring wird das Stadt-, durch stärkeren Druck das Überlandhorn betätigt, alles ganz serienmäßig. Und natürlich besteht auch der Bremsflüssigkeitsbehälter im Motorraum aus durchsichtigem Material. Nur eine Windschutzscheibe aus Verbundglas wäre bei einem Auto wohl zuviel verlangt, das aus der Heimat des Se-





kuritglases stammt. Verbundglas-Windschutzscheiben für den Peugeot 403 werden von der Firma Südglas in Bietigheim/Württ. geliefert, übrigens erstaunlich preiswert, denn ihr nachträglicher Einbau kostet einschließlich Montage nur rund 80 DM.

Als ausgesprochen „angenehmes" Automobil hatten wir den Peugeot 403 früher gern bezeichnet, und genau das möchten wir heute wieder tun. Auch wenn man sich nicht seine Vorzüge bewußt einzeln vor Augen hält – wie man das als Tester ja tun muß –, vermittelt dieser Wagen stets ein vertrauenerweckendes Gefühl. Dieses gründet sich wohl nicht allein auf bestimmte konstruktive Merkmale, sondern ebenso auf die Bequemlichkeit des Wagens, verbunden mit einer reichhaltigen, gediegenen Ausstattung. Französischen Wagen wird zuweilen nachgesagt, sie seien karosseriemäßig weniger ordentlich verarbeitet. In dieser Verallgemeinerung trifft das ohnehin kaum zu und bestimmt nicht auf den Peugeot 403. Bei ihm mag es sich auswirken, daß sich seine Geburtsstätte im Jura ganz nahe der Schweizer Grenze befindet, während alle anderen französischen Autofabriken im Raum von Paris liegen.

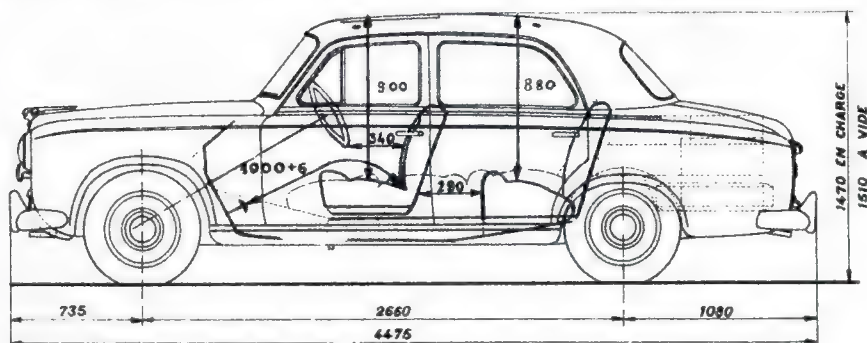
Platzmäßig entspricht der Peugeot 403, wiewohl er etwas gedrungener aussieht, etwa der Borgward-Isabella oder dem Mercedes 180. Die Ellbogenbreite beträgt vorn 1420 und hinten 1400 mm. Etwas niedrig ist das Dach, schon vorn konnte der Tester seinen Hut kaum aufbehalten, hinten erst recht nicht. Allerdings gibt es den Peugeot neuerdings auch ohne Schiebedach, wobei die Kopfhöhe jene paar Zentimeter gewinnt, die jetzt noch fehlen. Im Zweifelsfalle freilich würden wir wohl dennoch auf das wundervolle Stahl-Schiebedach nicht verzichten wollen. Die straffe Polsterung der Sitze trägt gewiß erheblich zu dem bereits geschilderten Sitzkomfort bei. Die Vordersitze – warum macht man das nicht überall? – sind schon insofern vorbildlich gestaltet, als sie alle Vorzüge von Einzelsitzen mit denen einer durchgehenden Sitzbank vereinen. Es sind nämlich zwei einzeln verstellbare (je 660 mm breite) Sitze, die in der Mitte so eng aneinander anschließen, daß sie, auf gleiche Höhe gebracht, einer durchgehenden Sitzbank gleichkommen. Außerdem kann man die Rückenlehne verstellen, und zudem sind sie serienmäßig als Liegesitze benutzbar, was dadurch bewerkstelligt wird, daß man die vorderen Sitzpolster ganz nach vorn schiebt und umdreht, dann deren Rückenlehne anhebt und nach rückwärts klappt. Die so entstehende Liegefläche entspricht einigermaßen der Anatomie des ruhenden Menschen, was bekanntlich keineswegs bei allen Liegesitzen zutrifft. Man hat im Peugeot auch die Möglichkeit, nur die rechte Seite zum Liegen herzurichten, damit ein Mitfahrer unterwegs schlafen kann, während der Fahrer am Steuer bleibt. Ein genügend bemessener Gepäckraum steht natürlich ebenfalls zur Verfügung, das Reserverad wurde darin separat untergebracht. Vier Türen bieten vorn und hinten bequemen Einstieg. Vordere und hintere Seitenfenster lassen sich herunterkurbeln, Schwenkflügel befinden sich in den vorderen Scheiben. Alle vier Türen tragen Armlehnen, außerdem kann man aus der rückwärtigen Lehne eine große Armstütze vorklappen, die einen Aschenschieber enthält. Der Handschuhkasten dürfte größer sowie verschließbar sein, quasi zur Entschädigung sind dafür zwei Türtaschen vorhanden, und unter beiden Vordersitzen befinden sich Kästen, in denen Werkzeug und andere Utensilien reichlich Platz haben. Zwei (ungepolsterte) Sonnenblenden, die rechte mit Toilettenspiegel, sowie das Neiman-Lenk-Zündschloß, vervollständigen die Innenausstattung. Letzteres kostet zwar 45 DM extra, aber man sollte keinesfalls darauf verzichten.

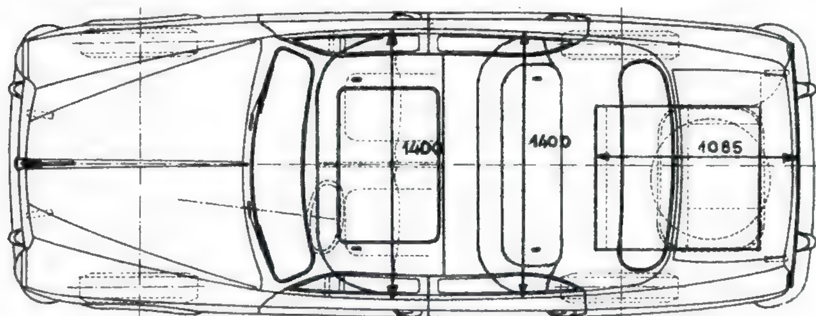
Ein kurzer Blick sei noch dem Instrumentenbrett gewidmet, bei dem die Anzeigen in der heute üblichen Weise zu einem übersichtlichen Tableau im Blickfeld des Fahrers zusammengefaßt wurden. Unter der großen, gebogenen Tachometerskala befinden sich Gesamt- und Tageskilometerzähler, Fernthermometer, eine mit bemerkenswerter Genauigkeit ablesbare Benzinuhr, als Rarität ein Amperemeter, eine elektrische Zeituhr sowie die Kontrolleuchten. Zu bescheiden und ungünstig placiert dünkt uns nur die in Deutschland vorgeschriebene und deshalb erst nachträglich hier eingesetzte Fernlichtkontrolle.

Wir erwähnten bereits, daß die meisten jener kleinen Bemängelungen, die wir vor zwei Jahren am Peugeot 403 feststellten, bei seiner heutigen Ausführung nicht mehr zu finden sind. Wir sprachen schon von den geänderten Scheibenwischern, die Winker wurden inzwischen durch Blinker ersetzt und auch deren Rückstellmechanik funktioniert nun tadellos, die beiden kläglichen Ascher beiderseits im Armaturenbrett wurden durch einen gescheiten, der in der Mitte liegt, abgelöst, und vor allem lassen sich jetzt beide Vordertüren sowohl von außen als auch von innen schließen, wobei gleichzeitig praktischere Schlösser als in der ersten Zeit Verwendung finden. Die Innenbeleuchtung wird nun automatisch von beiden Vordertüren betätigt.

Neben diesen jetzt behobenen Schönheitsfehlern von untergeordneter Bedeutung hatte der Peugeot 403 allerdings auch einen einzigen schwerwiegenden Mangel, nämlich ein in bezug auf Abstufungen, Laufruhe und Schaltbarkeit wenig befriedigendes Getriebe. Dem ist nun ebenfalls restlos abgeholfen, denn seit August letzten Jahres wird ein wesentlich geändertes Getriebe eingebaut. Es ist in den beiden unteren Gängen etwas knapper untersetzt, und das „Loch" zwischen II. und III. Gang verschwand. Alle Gänge laufen jetzt einwandfrei ruhig, und die Schaltung erfuhr insofern eine Verbesserung, als man den Betätigungswinkel des viel leichtgängiger gewordenen Schalthebels von 45° auf 33½° reduzierte.

Die Schaltung des Peugeot 403 haben wir uns nochmals besonders genau betrachtet, weil daran ihrer ungewohnten Anordnung wegen zuweilen Kritik geübt wird. Wir sehen dazu nach wie vor keine Veranlassung. In der Tat weicht die Ganganordnung dieser Lenkrad-





schaltung von dem bei uns und in den meisten anderen Ländern überwiegend gebräuchlichen Schema ab. Sie erfordert darum eine Umgewöhnung, aber eigentlich ist diese Anordnung viel logischer. Hier liegt nämlich die Nullstellung des Schalthebels zwischen dem in eine Ebene gebrachten II. und III. Gang, wodurch erreicht wird, daß sowohl vom I. zum II. als auch zurück vom IV. auf den III. Gang der Schalthebel keiner bewußten Führung durch die Hand des Fahrers bedarf. Im übrigen sehen wir hier das seltene Beispiel einer Viergang-Lenkradschaltung, die in keiner Position störrisch ist oder hakt.

Der 1,5 Liter-Motor des Peugeot 403, an sich mit seinen schräghängenden Ventilen eine interessante Konstruktion, hat die sympathische Eigenschaft, daß man kaum jemals an ihn denkt, weil er so unauffällig und anspruchslos seine Pflicht tut. Er läuft ganz ausgeglichen, elastisch und auch bemerkenswert leise, wobei er die letztgenannte Eigenschaft offenbar neuerdings dazugewonnen hat. Das Motorengeräusch nimmt jetzt erst ab etwa 3700 U/min, also etwa ab 100 km/st im IV. Gang, eine vernehmliche Lautstärke an.

Die hervorragenden Fahrleistungen des Wagens, die auch in zahlreichen Sporterfolgen ihren Niederschlag gefunden haben, dürften indes zweifellos mehr auf die Fahrwerksqualitäten als auf die motorischen Reserven zurückzuführen sein. Schließlich bringt der komplett ausgerüstete und vollgetankte Peugeot immerhin 1155 kg auf die Waage, und dafür ist ein 1,5 Liter-Motor mit 53 PS eher bescheiden zu nennen. Aber seine Beschleunigung entspricht, wenngleich dafür eben vier Gänge gebraucht werden, beispielsweise der des Opel-Rekord, was mittleren Ansprüchen genügt. Viel wichtiger erscheint es uns demgegenüber, daß er in bezug auf den Fahrkomfort nicht nur den Rekord, sondern auch größere Modelle weit in den Schatten stellt.

Dabei möge man sich vor Augen halten, daß der Peugeot 403 zu einem sehr günstigen Preis auf dem deutschen Markt angeboten wird. Er kostet, alles in allem, DM 7555.–, die Heizung, das Stahl-Schiebedach, die Schlafsitze, den Scheibenwascher, das Doppeltonhorn und viele andere schöne Dinge inbegriffen.

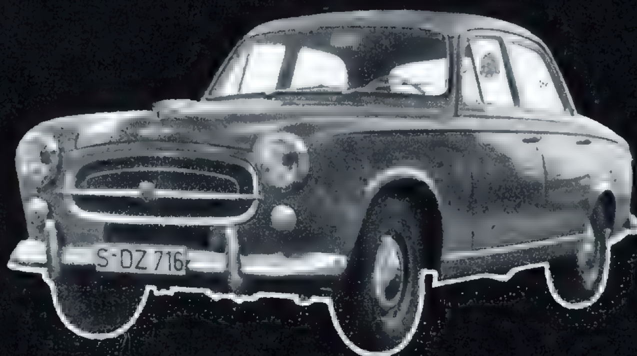
Als letzte der vielen Überraschungen möchten wir unseren Lesern den Verbrauch des Peugeot 403 präsentieren. Wir fuhren 3 Wochen damit, legten 2250 km fast ausschließlich unter winterlichen Straßenverhältnissen zurück und verbrauchten im gesamten Durchschnitt sage und schreibe 9,2 Liter/100 km. Es erübrigt sich da jedes weitere Wort. Der Kraftstofftank ist mit 50 Liter vorbildlich groß. Seine Einfüllöffnung befindet sich unter Verschluß hinter dem hochklappbaren linken Rückstrahler. Den Schraubdeckel, der damit entbehrlich wurde, kann man also nicht vergessen.

Der Tester hatte sich einmal die Bemerkung erlaubt, wie schade es sei, daß der Peugeot 403 nicht von einer deutschen Automobilfabrik stammt, denn jede einzelne könnte stolz darauf sein, einen Wagen wie diesen konstruiert, gebaut und verkauft zu haben. Das gilt heute noch wie vor 2 Jahren. Der Peugeot 403 ist ähnlich – wenn auch auf ganz andere Art – wie der Citroen DS 19 eine Spitzenleistung des modernen Automobilbaues.

Werner Oswald

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

PEUGEOT 403



MOTOR

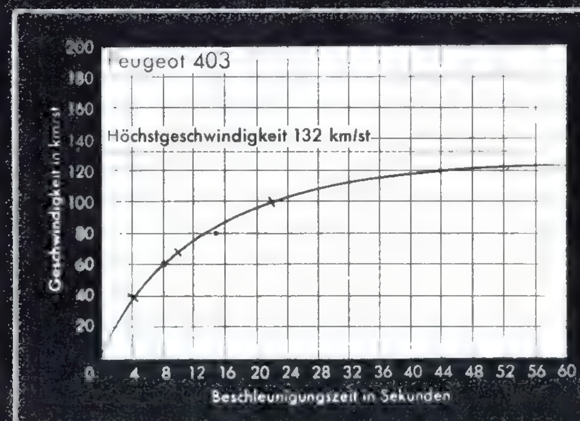
4 Zylinder, BohrungxHub 80x73 mm, Hubraum 1468 ccm, Verdichtung 1:7, Leistung 53 PS (58 SAE-PS) bei 4900 U/min, maximales Drehmoment 10,3 mkg (SAE) bei 2500 U/min, halbkugelförmiger Verbrennungsraum, schräghängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), seitlich liegende Nockenwelle (Antrieb durch Doppelrollenkette), 3 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 9 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 4 Liter), Ölfilter im Hauptstrom, nasse Zylinderlaufbüchsen (auswechselbar), 1 Fallstromvergaser Solex 32 PBIC, mechanische Benzinpumpe, 50-Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 58 Amp.st. (unter Motorhaube), 180-W-Lichtmaschine, Kolbengeschwindigkeit bei Maximaldrehzahl (5200 U/min) 12,6 m/s, bei 100 km/st (3700 U/min) 9 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheibentrockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergangetriebe mit Lenkradschaltung, Untersetzungen: I. 3,05, II. 1,64, III. 1,0, IV. 0,75, Rückwärts 3,86, Hinterachse 5,75 (4:23). Ölinhalt Getriebe 1,5 Liter, Hinterachse 1,4 Liter, Schneckenrad-Achsantrieb.

FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung mit 1 Querfeder unten und Querlenkern oben, hinten Starrachse mit Schraubenfedern, Schubstreben und Panhardstab, Kolbenstoßdämpfer vorn und hinten, Zahnstangen-Einzelradlenkung (1:16,5), hydraulische Lockheed-Bremsen (vorn Duplex), Bremsfläche 849 cm², Seilzug-Handbremse auf Hinterräder, Reifen 165x380 bzw. 5,90–15 (1,3/1,5 atü).



ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2660 mm, Spur 1340/1320 mm, Bodenfreiheit 180 mm, Außenmaße 4470x1670 x1510 (belastet 1470) mm, Wendekreis 9,5 m, Wagengewicht vollgetankt 1155 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1600 kg.

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	0 bis 35 km/st
II. Gang	5 bis 70 km/st
III. Gang	15 bis 110 km/st
IV. Gang	ab 20 km/st
Höchstgeschwindigkeit	132 km/st
Tachometer-Voreilung	5%

Steigfähigkeit

I. 40%. II. 24%. III. 16%. IV. 8%.

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	8 sec
0 bis 80 km/st	14 sec
0 bis 100 km/st	22 sec
0 bis 120 km/st	44 sec
1 km mit stehendem Start	43,5 sec

Leistungsgewicht

fahrfertig	21,8 kg/PS
voll belastet	30,2 kg/PS

Verbrauch

Testverbrauch .... 9,2 Liter/100 km

Wartung

(Empfehlungen lt. Betriebsanleitung)

Ölwechsel	alle 3000 km
Schmierdienst	alle 1500 km
Einfahrzeit	1000 km

PREISE

(verzollt, ab Baden-Baden)

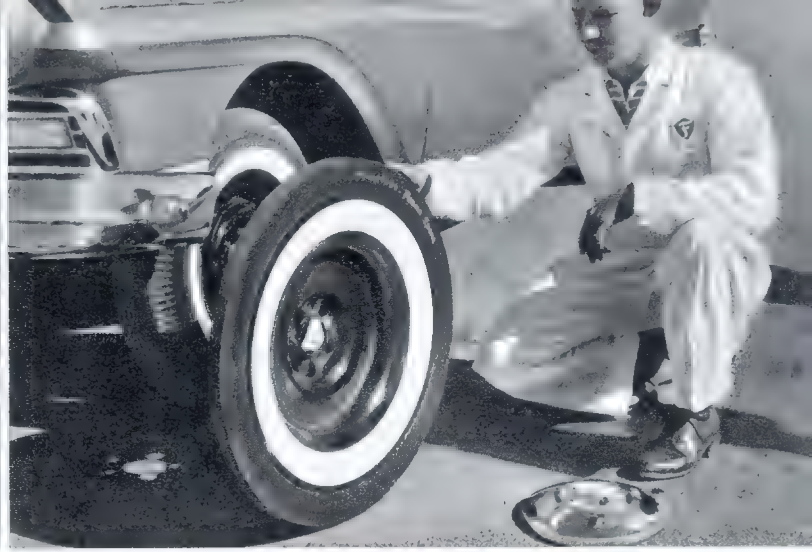
Limousine viertürig	DM 6950.—
Limousine viertürig mit Stahl-Schiebedach	DM 7190.—
Alle Modelle zuzüglich Heizung	DM 200.—
Fracht bis Baden-Baden	DM 165.—
Mehrpreis für Michelin X-Reifen	DM 85.—

Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr	DM 216.—
Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr	DM 290.— + 5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr	DM 306.— + 5%

Importeur

Walter Hagen & Co. GmbH., Krefeld, Ostwall 103–105

Bald vergessen: das Reserverad!

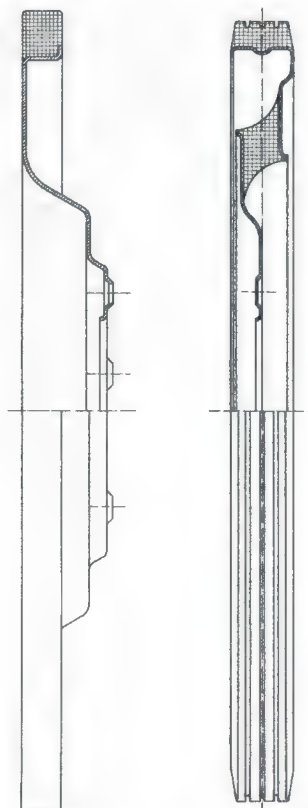
Das fünfte Rad am Wagen

Was würden Sie sagen, wenn ein neues, im Mai zu erwartendes Modell einer großen deutschen Automobilfabrik serienmäßig mit einer Andrehkurbel und dem dazugehörigen Loch vorn im Kühlergrill ausgestattet sein würde? Das gibt es doch gar nicht, sagen Sie. Das macht doch heute keine Automobilfabrik mehr, wozu denn auch? Stimmt – aber vor 20 oder 25 Jahren war eine Andrehkurbel so selbstverständlich wie heute das Reserverad. Man braucht kein Nostradamus zu sein, um zu prophezeien: in 20 Jahren, wenn unsere Kleinsten sich ihr erstes neues Auto kaufen, gibt es keine serienmäßig mitgelieferten Reserveräder mehr. Denn das fünfte Rad am Wagen ist zum Zopf geworden. Heute schon.

Hunderttausende, Millionen, die ganze motorisierte Menschheit schleppt das fünfte Rad mit sich herum wie eine Zwangsvorstellung. Ins Büro, ins Grüne, auf Geschäftsreise, in den Urlaub nach Bayern und nach Spanien. Manchmal braucht man es ja auch tatsächlich, weil das Auto überraschenderweise auf einem Plattfuß steht – aber wie selten kommt das wirklich noch vor! Unsere Reifen sind in den letzten paar Jahren zwar nicht wesentlich rutschfester, aber in ungeahnter Weise haltbarer geworden, man kann ehrlichen Gewissens von doppelter bis zu dreifacher Lebensdauer sprechen. Hinzu kommt die weitgehende Ausrüstung der Neuproduktion mit schlauchlosen Reifen, bei denen Nagelpannen beinahe unmöglich sind. Natürlich gibt es keinen absoluten Schutz gegen Reifenpannen: doch wenn man durchschnittlich auf 30 000 km Fahrstrecke mit einem Plattfuß zu rechnen hat – dies ist der Mittelwert, der sich aus einer von uns durchgeführten Befragung von zwei Dutzend Vielfahrern ergab –, dann ist es doch der pure Unsinn, Tag für Tag ein rund 10 kg schweres Ersatzrad (VW: 9,5 kg) mitzuschleppen, das auch noch kostbaren Raum wegnimmt – wenn es an seiner Stelle eine vernünftigere Lösung gibt.

Von diesem Gedanken ganz besonders angesprochen fühlen müßte sich ja eigentlich unsere Automobil-Industrie, die bares Geld durch ihn verdienen würde. Und dabei hat sie, die Bedauernswerte, so wenig Luft in ihren Verkaufspreisen, daß sie mit der unerbittlichen Härte maghrebinischer Pungaschijlors

Die Zeichnungen veranschaulichen den Unterschied zwischen dem in den USA von Firestone (links) und dem in Deutschland entwickelten Notrad. Die deutsche Ausführung hat außer dem Laufring aus Gummi noch einen Gummi-Dämpfungsring.

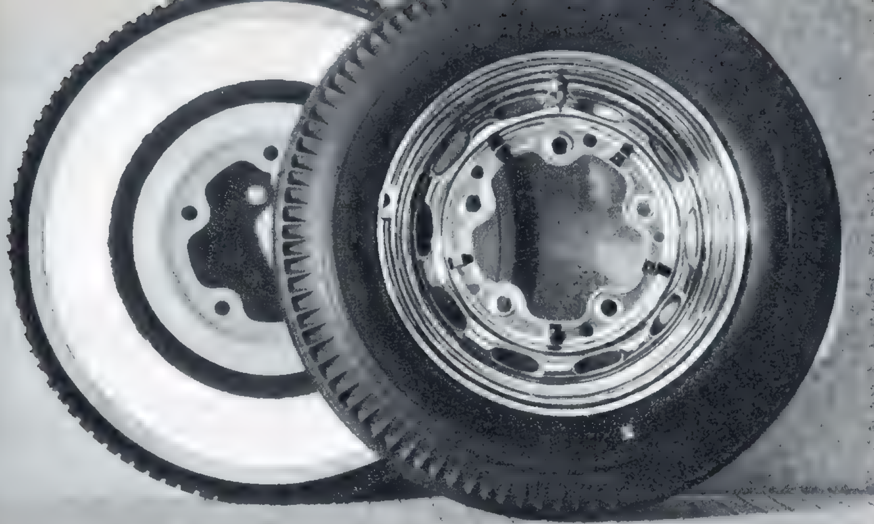


kalkulieren muß. Ein Beispiel nur: wer bei einem bestimmten 9500 Mark-Auto auch die Beifahrertür von außen verschließbar haben möchte, was sie serienmäßig nicht ist, muß DM 18.– extra bezahlen . . .

Man stelle sich nur einmal vor: würde das Volkswagenwerk anstelle des raumverschwendenden Reserverads ein Notrad mitliefern, an dem es – übervorsichtig geschätzt – nur DM 10.– sparen würde: es kämen 4 Millionen DM pro Jahr heraus.

Die Idee, das Reserverad in seiner bisherigen Form abzuschaffen und an seiner Stelle ein Notrad vorzusehen, für dessen Unterbringung erheblich weniger Raum benötigt wird, liegt in der Luft. Uns sind bisher drei Lösungen bekannt geworden, die, völlig unabhängig voneinander, dem Problem auf ganz verschiedene Weise zuleibe rücken wollen.

Bereits im Handel ist der Gates-Hilfsreifen, den die Gates Rubber Company in Denver, Colorado, seit 1957 herstellt. Im Prinzip ist er nichts anderes als ein dünnwandiger, 3–5 mm dicker schlauchloser Reifen mit Nylon-Einlage, der nach Entfernung des defekten Originalreifens über die Felge gestreift und mit einer mitgelieferten Preßluft-Flasche festsitzend aufgepumpt werden soll. Die Idee hat einiges für sich, aber sie stößt sich doch hart mit den Erfordernissen der Praxis: wenn der Hilfsreifen beim ersten Preßluftstoß nicht sogleich abdichtend in der Felge liegt, pfeift die Luft vorbei, und die Flasche ist unwiderruflich leer. Gelingt es aber, den Hilfsreifen programmgemäß zu füllen, so ist er mit seiner dünnen Wandung von jedem spitzen Stein gefährdet. Der Hauptfehler des Gates-Prinzips liegt jedoch in dem Zwang, zuvor den defekten Reifen demontieren zu müssen. Hierfür ist ein besonderer Tire Changer, ein hebelartiger, mit einer Kurbel versehener Reifenwechsler dem Hilfsreifen beigegeben. Wir haben es versucht: so ganz einfach ist die Demontage





Ganz links: Neben dem „Platten" liegt der Gates-Hilfsreifen mit dem Montagewerkzeug und der Preßluftflasche. Daneben: das Perma-Spare-Notrad von Firestone wird, ohne den beschädigten Reifen abzunehmen, auf die Radbolzen der entsprechenden Felge geschraubt und erlaubt die Weiterfahrt.
Links: Größenvergleich zwischen dem im Text beschriebenen deutschen Notrad und einem normalen 5.60 × 15 - Rad. Laufring und Dämpfungsring des Notrades sind gut erkennbar. Rechts: Der Breitenvergleich zwischen dem deutschen Notrad (Ausführung für USA-Wagen) und einem normalen Luftreifen 8.00 × 14 läßt den Platzgewinn für die Unterbringung im Kofferraum gut erkennen.

mit diesem Gerät nicht, und für die Dame am Steuer ist sie eine glatte Unmöglichkeit. Der Gates-Hilfsreifen mit Preßluftflasche und Reifenwechsler wiegt überdies 10 kg. Aus Denver also kommt uns nicht die Erlösung vom herkömmlichen Ersatzrad.

Weit origineller und einleuchtender ist der Perma-Spare („ewiger Ersatz"), den die Firestone Tire & Rubber Company in Akron, Ohio, entwickelt hat. Dieser Notreifen besteht aus einer dünnen Stahlscheibe mit rund 5 cm hoher Gummiauflage, die rund 3 cm breit und im Durchmesser etwas größer als der am Wagentyp verwendete Reifen ist. Der Witz vom Perma-Spare: hat man einen Plattfuß, so bockt man das entsprechende Rad hoch und setzt das Notrad auf die Radbolzen des defekten Rades, das, da im Durchmesser geringer als Perma-Spare, mitläuft, ohne den Boden zu berühren.

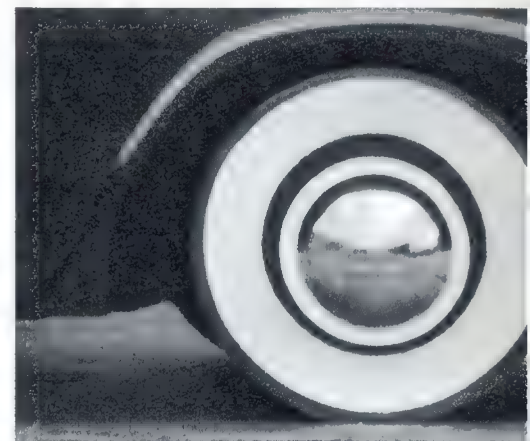
Auf den ersten Blick scheint diese Neuentwicklung von Firestone (sie ist noch nicht in Serienproduktion) alle Vorteile für sich zu haben: leichteste Montage, kein Abnehmen des defekten Rades, erhebliche Platzeinsparung (das Notrad paßt, weil es sehr flach ist, in eine Vertiefung des Kofferraums jeden Wagens) und schließlich auch Kosteneinsparung, denn das Perma-Spare-Notrad ist bedeutend billiger als ein übliches Ersatzrad. Sein Gewicht liegt mit 13,5 kg allerdings nicht sonderlich niedrig. Firestone gibt an, daß mit dem Notrad 150 km weit mit einem Tempo bis zu 60 km/st gefahren werden könne – in jedem Falle also weit genug, um den Wagen zu einer Werkstatt zu bringen, wo der defekte Reifen repariert werden kann.

Für amerikanische Verhältnisse mag das Firestone-Notrad geeignet sein, nicht aber für europäische. Erster Einwand: Straßenbahngeleise. Mit seiner 3 cm Auflagefläche fällt der Perma-Spare da hinein und kommt nicht so leicht wieder heraus. In USA gibt es praktisch keine solchen Geleise, auf die man Rücksicht nehmen müßte, und es gibt auch kaum jene Straßenqualitäten, wie sie auf dem alten Kontinent noch gang und gäbe sind. Da das Rad eines Automobils zu den ungefederten Massen gehört, vergrößert das Perma-Spare, wenn es an die Felge des defekten Reifens geschraubt wird, diese Massen und verursacht dann wohl doch eine ganz erhebliche Einbuße an Fahrkomfort, weil ja nur der kleine, den Boden berührende Teil des Laufringes federt. Auf schlechter Straßenoberfläche wird man also wohl kaum über ein Tempo von 25 km/st hinausgehen können, zumal durch die einseitige Spurveränderung auch die Lenkungseigenschaften verschlechtert werden. Immerhin ist die Firestone-Entwicklung für die Verhältnisse in USA ein höchst interessanter Beitrag zur Diskussion um die Abschaffung des fünften Rades, und ein um so erfreulicherer, als er von der Reifenindustrie selbst kommt. Und die liefert natürlich lieber 5 Reifen pro Wagen als 4.

In der Zwischenzeit ist uns eine deutsche Entwicklung bekannt geworden, die von den gleichen Voraussetzungen ausgeht, aber einen gänzlich andern Weg als die amerikanischen Konstrukteure beschreitet.

Die deutsche Konstruktion, für die eine Patentanmeldung bereits vom Sommer 1956 datiert, geht davon aus, daß ein Notrad dem normalen Reifen bis zu Geschwindigkeiten von 120 km/st nicht spürbar nachstehen darf. Bei allen Vorteilen in bezug auf Raumbedarf, Preis und Gewicht dem normalen Ersatzrad gegenüber muß es trotzdem so komfortabel und dauerhaft sein, daß man es bedenkenlos auch für eine längere Fahrtstrecke benutzen kann.

Überlegen wir doch einmal: wenn jemand



Das Bild läßt die Wirkungsweise des Dämpfungsringes gut erkennen, denn sein Außen- und Innendurchmesser sind infolge der Belastung exzentrisch gegeneinander verschoben. Fahrbahnstöße werden durch das Zusammenwirken von Dämpfungsring und Laufring weitgehend absorbiert.

Bei der Erprobung des deutschen Notrades am VW wurde bis zur Höchstgeschwindigkeit von 115 km/st weder vorn noch hinten eine spürbare Einbuße an Fahrkomfort festgestellt.





Auch am schnellen Sportwagen wurde das deutsche Notrad erfolgreich erprobt.

auf der Heimfahrt nach München in der Höhe von Darmstadt wegen einer Reifenpanne das Notrad montiert, damit weiterfährt und zumindest auf der Autobahn gar keinen merkbaren Unterschied zum Normalzustand feststellt, dann sagt er sich: das geht gut bis nach Hause (als Berliner: haut hin, det Dinx, als Schwabe: 'sch hebt!). Auf alle Fälle wird er mit der Mentalität des motorisierten Zeitgenossen, bei der Technik das beinahe Unmögliche als selbstverständlich vorauszusetzen, in flottem Tempo, weil es ja so gut geht, weiterfahren.

Man kann also sagen, daß der Konstrukteur gut daran tat, seinem Notrad von vornherein Eigenschaften zu geben, die über die reinen Notlaufeigenschaften hinausgehen. Schauen wir uns seine Konstruktion einmal an: das Notrad mit einer 25 mm dicken Vollgummi-Auflage besitzt außer diesem Laufring noch einen zusätzlichen Gummi-Dämpfungsring. Durch das Zusammenwirken von Lauf- und Dämpfungsring wird ein Fahrkomfort erzielt, der dem des Luftreifens nur wenig nachsteht. Dabei beträgt die Gesamtbreite des Notrades weniger als ein Drittel des Normalreifens, und die Gewichtsersparnis beläuft sich auf ca. 40%. Im Gegensatz zum Firestone Perma-Spare, das auf das beschädigte Rad aufgesetzt wird, wechselt man das deutsche Notrad gegen das beschädigte Rad aus.

So weit, so gut. Man könnte fragen: wo ist der Witz bei der Geschichte? Was tauscht man ein für das beruhigende Gefühl, ein fünftes Rad an Bord zu haben? Nun, zunächst ist der Raumbedarf des Notrades – verglichen mit dem des Reserverades – ein äußerst geringer. Flach und schmal, wie es ist, läßt es sich in Räumen unterbringen, die niemals ein Normalrad aufnehmen würden. Automatisch wächst damit der Kofferraum des Wagens, was bei dem Trend zu immer flüssigeren Karosserieformen von jedem Konstrukteur begrüßt werden wird.

Darüber hinaus ist der Gewichtsvorteil nicht außer acht zu lassen. Er beträgt, um nur ein Beispiel zu nennen, bei einem der in den USA üblichen 8.00×14-Räder, die komplett ca. 20 kg wiegen, nicht weniger als 9 kg. Für die Automobilindustrie selbst schlägt freilich ein anderer Vorteil am meisten zu Buch: in der Großserienproduktion käme der Verkaufspreis des Notrades auf rund 50% des kompletten Reserverades, wobei sich die Erzeugungskosten natürlich viel niedriger stellen.

Damit rückt die Idee des Notrades in den Mittelpunkt des Interesses und gleichzeitig die Frage, welche deutsche Autofirma es uns als erste präsentiert – oder aber, ob es, was nach aller Erfahrung das Wahrscheinlichere ist, erst auf dem Umweg über die USA als letzter Schrei von drüben zu uns kommen wird. Wie dem aber auch sei: die Stunde des herkömmlichen Reserverads hat geschlagen. In einigen Jahren wird kein Mensch mehr davon sprechen.

H. U. Wieselmann

Das gestohlene Auto

„Jonas", sagte meine Frau, „ich habe den Wagen zum Waschen und Polieren gegeben. Es war nötig!"

Ja, es war nötig. Sowieso und überdies auch besonders, weil die Brauerei in meiner Nachbarschaft einen Dampfkessel hat, der aus der Zeit stammen muß, in der Borsig seine erste Lokomotive schmiedete. Man erkennt den schlechten thermischen Wirkungsgrad solch antiker Dampfkocher an der schwarzen Qualmfahne, die mit schwefliger Säure geschwängert aus dem Schlot quillt. Diese Säure ruiniert auch den besten Autolack. Und der Ruß macht das Bier teurer als nötig, denn Ruß ist unverbrannte Kohle, nicht erzeugter Dampf.

Die Männer in der Garage hatten vier Stunden poliert. Unser „Malchen" funkelte wie ein Smaragd. Selbst die Glitzersternchen des Katalogmalers waren wieder da.

Und abends mußten wir zum Rechtsanwalt, damit ein fauler Kunde seinen Zahlungsbefehl bekam. Als wir nach einer Stunde wieder in unser Malchen steigen wollten, war Malchen weg. – „Genau wie damals bei Metzgermeister Brusis", sagte ich zu meiner Frau. Der hatte auch einen frisch polierten Opel. Aber als er mir zeigen wollte, wie fein er aussah, da war der Opel weg.

Wir liefen flugs zurück zu unseres Anwalts Telefon und teilten der Polizei mit, daß wer anders mit unserem Auto unterwegs sei. Innerhalb zehn Minuten wußten das alle Düsseldorfer Streifenwagen. Etwa eine Stunde dauert es, dann weiß es die Polizei in der ganzen Bundesrepublik.

Nach diesem Anruf muß man dann aber noch aufs Polizeirevier, damit Genaueres zu Papier gebracht wird. Noch ehe wir aber aussprechen konnten, welch Werkes Kind unser Mobil ist, meinte der Wachhabende: „Sicher'n Opel!?" Ich habe noch nie so viel freundliche Polizei erlebt wie in den paar Tagen, in denen ich Zulassungspapiere mit der Straßenbahn spazierenfahren mußte. Und alle nickten sie verständnisvoll wissendes Beileid: „Na klar, es sind fast immer Opelwagen!" Am beliebtesten ist der Kapitän, weil der schnell ist. Aber mit einem Rekord läßt sich's auch ganz gut fahren. Von hundert geklauten Autos sind etwa neunzig Opelwagen, der Rest sind VW. Ganz selten ist mal ein anderes Auto dran.

Den VW muß man elektrotechnisch am Zündschloß überbrücken. Meist wird diese Brücke hinten im Motorraum gebaut. Das ist etwas umständlich und verlangt schon ein wenig Facherfahrung. Bei meinem Rekord 57 war es dagegen unkomplizierter, als ich selbst geahnt hatte. Als Werkzeug genügt eine Kombizange. Mit deren Griffen fährt man unter die Gummidichtung eines der vorderen Ausstellfenster und hebelt mal kräftig. Das gibt dann zwei Dellen im Türblech. Der kleine Hebel reißt dabei aus seinem Nietloch aus. Dann setzt man die Zange am Zündschloß an, dreht mal kräftig, wobei man die kleinen Stifte im Zylinder des „Sicherheits"-Schlosses einfach abwürgt. Und fährt ab. Denn Opel hat das Zylinderschloß so fein erfunden, daß man eine Zange ansetzen kann. Beim Kapitän wie beim Rekord. Der neue Rekord unterscheidet sich für den Dieb vom alten nur durch ein weniger bequemes Ausstellfenster. Das muß man jetzt kaputtschlagen, was die Anfänger unter den Autodieben bei den alten Rekorden ohnehin taten. Womit erwiesen wäre, daß ihnen der Fahrgenuß auch bei etwas Frischluft noch durchaus lohnend erscheint.

Man muß eine Sache am eigenen Leibe erfahren, um sich erst richtig für sie zu interessieren. Ich will aber vorher noch erzählen, wie ich mein Malchen wiederfand. Es stand in einem Vorort genau an einer Omnibus-Haltestelle. Ein Bäcker hatte ihn schon des Abends um 22 Uhr gesehen, als er nach Hause ging und sich wunderte über den Fahrer, der seinen Wagen mit Abblendlicht und eingeschaltetem Blinker halb mitten auf der Straße parkt. Als er morgens um 4 Uhr seinem frühwachen Beruf zueilte, brannte das Abblendlicht nur noch dunkelrot. Als mein Rekord auch um 10 Uhr noch da stand, rief er die Polizei an. Und die mich: „Ihr Wagen ist wieder da! Er steht in Eller."

Ich mußte ihn abschleppen lassen, denn die Batterie war so leer wie der Tank. Ein paar Drucksachenpakete, die auf den Hintersitzen lagen, waren aufgerissen und freihändig und großzügig über den fahrenden Raum verstreut worden. Das Knöpfchen von der Lichthupe hatten die Brüder 'rausgeschraubt. Die Bordapotheke war ebenfalls gleichmäßig durch das Innere verteilt. Mein Fünfzigmark-Fotostativ war noch da. Geklaut haben die Brüder eine kleine Schere und die Gebrauchsanleitung für den Wagen. Ein paar Lederhandschuhe meiner Frau waren mutwillig zerrissen. Mehr war nicht kaputt. Und das war erstaunlich wenig.

Man darf nicht glauben, daß sich die Polizei unverzüglich auf die Suche macht, wenn man ihr sagt, der Wagen sei geklaut worden. Wenn man die Papiere im Handschuhkasten liegen läßt, dann mag der Dieb sogar ungeschoren durch eine Straßenkontrolle hindurchkommen. Weiß der Teufel, was bei diesen Kontrollen nun wirklich kontrolliert wird, wozu sie nütze sind. Man kann sich nur wünschen, daß der bei uns gewaltsam ausgeliehene Wagen *nicht* in eine solche Kontrolle gerät, denn dann riskieren die Diebe eine Flucht, die meist mit Scherben und Beulen endet.

Man darf der Polizei keinen Vorwurf machen, daß sie nicht mit Argusaugen durch die Stadt fährt, um den Opel Rekord 57 mit der Zulassungsnummer D – AV 332 zu suchen, der von Strepp als geklaut gemeldet wurde. Denn außer diesem Auto konkurrierten noch rund fünfzig andere Autos auf der Klauliste um die Aufmerksamkeit der motorisierten Streifen. Soviel Autonummern kann kein Mensch behalten. Deshalb kommt es vor, daß vorschriftsmäßig geparkte Autos oft wochenlang irgendwo herumstehen, bis schließlich irgendeinem Menschen auffällt, daß dieser Wagen gar nicht mehr gefahren wird.

Auf der Klauliste stehen fast nur Opel-Wagen, woran man den wirklich Schuldigen wohl auch erkennen kann. Beim Kommiß wurde Verleitung zum Kameradendiebstahl bestraft. Es würden nicht so viel Autos geklaut, wenn es nicht so viel Opel gäbe.

Das Auto mit nur einem Schlüssel für alles ist zweifellos eine Bequemlichkeit und schont die Hosentasche. Mein Opel ist jetzt aber ein Auto mit drei Schlüsseln: Türen und Koffer (der alte), Zündschloß (neu) und Lenkradschloß (neu). Den Zündschloßschlüssel kann man notfalls zu Hause lassen, weil auch mit dem Lenkschloß die Zündung abgeschlossen wird.

Man kann sogar ein Lenkradschloß knakken. Spoerl meint in seinem Buch über das geduzte Auto, man könne dies sogar angesichts vorbeischreitender Polizei, wie er erfahren habe, als er seinen eigenen Wagen knakken mußte. Sicher kann man das, wenn einem der Wagen gehört. Man arbeitet dann unauffälliger. Ich habe mir die Einbauvorschrift des Opel-Lenkschlosses aber doch mal genauer angesehen. Mit einer Zange knackt man das nicht. Man braucht noch einen Abzieher für das Lenkrad und einen Zentrumbohrer für das Schloß, ein paar Schraubenzieher und Schraubenschlüssel und ein paar Spezialgadgets, die ich hier nicht verraten will.

So gut stattet sich nur ein Geldschrankknacker aus, aber keiner, der sich mal ein Auto ausleihen will. Veranschlagt man für das Knacken ein Viertel der auf der Einbaurechnung deklarierten Arbeitszeit für die Montage, dann kann der Dieb allenfalls frühestens nach etwas über einer Stunde abfahren. Die Polizei ist dann vielleicht immer noch kein so großes Risiko, wohl aber der Besitzer des Wagens, dem man nicht ansieht, wann er wiederkommen wird. Es sei denn, er ginge ins Kino. In Düsseldorf wurden in anderthalb Jahren 12 Knackversuche an Lenkschlössern bekannt, die alle im Versuch steckenblieben!

Der serienmäßige Einbau eines Lenkradschlosses in einen Opel Rekord würde den Wagen etwa 40 DM teurer machen. Doppelt so teuer etwa ist der nachträgliche Einbau, der allerlei komplizierte Arbeitsgriffe und Änderungen an Maschinenteilen verlangt, die vor dem Zusammenbau sehr einfach wären. So muß z. B. auf die Lenkradwelle ein Spezialmagnet aufgeschoben werden, damit keine Bohr- und Feilspäne durch das Wellenrohr hindurch in das Lenkgetriebe rutschen können. Überhaupt muß ja der ganze Klimbim vom Lenkrad bis zum Blinkerschalter, den man am Fließband zusammengebaut hatte, wieder auseinandergerupft werden, ehe man das Schloß einbauen kann.

Selbst dem scharfsinnigsten Kriminaloberinspektor müssen die preispolitischen Gedankengänge mancher Autofabriken ein ewiges Rätsel bleiben. Nur so zum Beispiel denke ich da an die Sicherheitsgurte, deren nachträglicher Einbau auch unterbleibt, weil er doppelt bis dreimal teurer ist, als er sein müßte.

Im nächsten Heft berichte ich mehr von geklauten Autos. Vorzugsweise von denen, die anderen Leuten geklaut wurden. Im Sommer waren es in unserem Städtchen 215! *Strepp*

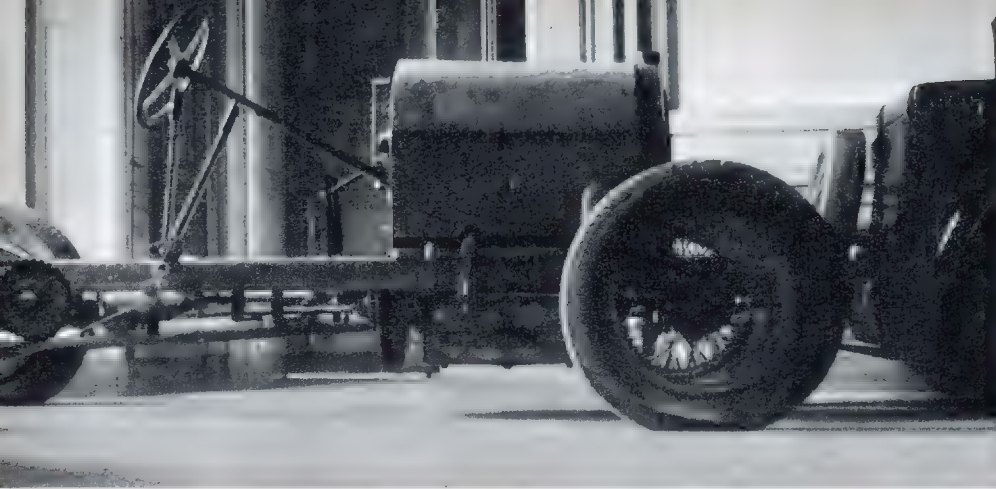


Als Werkzeug genügt eine Kombizange. Mit deren Griffen fährt man unter die Gummidichtung eines der vorderen Ausstellfenster. Nach einem kurzen kräftigen Ruck reißt der kleine Hebel, der das Fenster hält, aus seinem Nietloch.



Das Weitere ist dann nicht mehr schwierig. Im Blech bleiben bei dieser Methode einige Dellen. Man kann sie auch vermeiden, wenn man sich etwas mehr Mühe gibt und die Verriegelung mit kleinen Winkelhebeln, die durch das Gummi geschoben werden, aufdrückt.





Auf den Spuren Ettore Bugatti's:

... vor uns das Auto aller Autos!

Wieviel Begeisterung und Mühe von Bugatti-Freunden aufgebracht wird, wenn es darum geht, noch verborgene kostbare Stücke des großen Meisters aufzuspüren, zeigt dieser Bericht eines Lesers, der mit englischen und holländischen Freunden nach Frankreich fuhr. Red.

Die Liebe zu alten Autos ist eine nicht sehr verbreitete, aber bösartige Krankheit, die, wenn sie sich ein Opfer gesucht hat, chronisch verläuft, hartnäckig den Patienten verfolgt und von diesem aus auf anfällige weitere Personen ansteckende Wirkung ausübt. Eine besondere Art der Seuche lenkt das Interesse der von ihr Befallenen auf einzelne, gewisse Autotypen. So hat sich auch der Begriff der Bugattisten entwickelt. – Das sind sowohl Leute, die selbst einen Bugatti fahren, als auch solche, die wegen des mangelnden Angebots keinen haben, aber abends mit dem Gedanken an vierkantige polierte Motoren zu Bett gehen und sich morgens beim Zähneputzen mit obenliegenden Nokkenwellen befassen und Überlegungen über Kompressoren anstellen. Und sie sind immer dort, wo auch andere Bugattis sind. Haben sie den Eindruck gewonnen, daß ihnen zu wenig Bugattis bekannt sind, die man eventuell erwerben könnte, finden sie sich zusammen und gehen gemeinsam auf Suche dorthin, wo noch weitere vermutet werden.

Das sieht dann so aus: da sind vier Enthusiasten, einer aus England, zwei aus Holland, einer aus Deutschland. Nur einer von ihnen hat einen Bugatti (2,3 Liter-Grand Prix), den er durch den Krieg gerettet hat, nachdem ihm ein zweiter von der deutschen Besatzung entführt worden war. Sie treffen sich in einem niederländischen Städtchen, lassen ihre Frauen zusammen zurück, die sie mit der Hoffnung ziehen lassen, der Gemahl möge nur ja einen Bug mitbringen (die Krankheit befällt im allgemeinen die ganze Familie!), und ab geht's mit einem alten Opel nach Frankreich.

Erstes Ziel ist Reims, das wir nach fünfstündiger Fahrt und Ruhepause erreichen. Ein kleiner Reparaturbetrieb entpuppt sich als eine Fundgrube an Ersatzteilen. Was hat der Mann nicht alles an alten Teilen und Zubehör, geordnet nach den verschiedensten Typen, in alten öligen Kisten! Auf dem Hof steht ein Delahaye, dessen Türen nach dreißigjähriger Existenz noch immer so gut schließen wie am ersten Tage. Und auf der Straße finden wir einen kleinen 6 PS-Renault von 1922, dessen vordere Partie dem 4/12 PS-Tatra so ähnelt; voller Stolz beweist uns sein Besitzer, daß das Maschinchen noch sehr gesunde Töne von sich gibt.

Aber eigentlich lockt hier in Reims noch ganz etwas anderes. Ein Bugatti steht irgendwo zum Verkauf. Aber wo? Einige Hinweise von Tankstellenleuten lenken zur Rennstrecke vor der Stadt. Von dort werden wir zum nächsten Ort hinter der Piste verwiesen, und so fahren wir durch den Dunlop-Bogen, zwar nicht ganz so schnell wie es hier üblich ist, aber zumindest mit der gleichen Begeisterung. Und jetzt müssen wir noch über einen erbärmlichen Ackerweg 18. Ordnung schaukeln, ehe wir in Germigny sind, einem kleinen Dorf, wo sich unsere Hoffnung erfüllen soll. Gleich im ersten Hof, in den wir hineinschauen, blickt uns, halb im Stroh versteckt, das Gesicht eines 3,3 Liter-Bugatti entgegen, geschützt von einem überhängenden Scheunendach.

Im Sturmschritt wird das Feld erobert, der Wagen ans Licht geschoben und dann beguckt, bestaunt, bewundert. Eine viersitzige Limousine, schwarz mit elfenbein. Turbinenräder, Reifen sind abgefahren. Unter der Aluminium-Haube die berühmte, immer saubere Maschine: alles in Ordnung. Die Bequemlichkeit im Fond ist unvergleichlich und veranlaßt uns, abwechselnd Platz zu nehmen. Jetzt kommt endlich der Sohn des Bauern, des Besitzers. Die Batterie ist am Ende, und ein Anschieben des großen Wagens auf der abschüssigen Dorfstraße endet weit unten in einem Feld: der Junge bekam den Gang nicht herein. Mit Hilfe des Vaters und seiner Pferde wird das Prachtstück wieder an Ort und Stelle gezogen, und es vergehen jetzt noch Stunden, bis wir handelseinig sind. Schließlich ist der Preis vereinbart, umgerechnet lächerliche 250 DM für dieses königliche Auto! Wir können uns gar nicht von dem Wagen trennen und müssen immer wieder die Haube öffnen und staunen, was für Material es ist, das vor 28 Jahren geformt wurde und bestimmt keine würdige Behandlung erlebte, nachdem der Wagen im Krieg hier auf das Gehöft gekommen ist. Doch sogar als Ackerschlepper hat der Bugatti sein Gesicht gewahrt. Demnächst wird er wieder bessere Tage sehen. Aber wir wollen weiter nach Paris und kommen auf unserer Rückfahrt wieder vorbei, um die Formalitäten zu erledigen. Abends erreichen wir noch Ermenonville, 60 km vor Paris. Hier lebte sich Rousseau zurück in die Natur, La Rochefoucauld wirkte in dem Schloß und Fürst Razivil. Rembrand Bugatti, der Bruder von Ettore, schuf Hunderte von Skulpturen, die zum Teil noch erhalten sind, und heute wohnt hier Lydia Bugatti, die Tochter vom Patron.

Am kommenden Morgen stürmen auf uns unvergeßliche Eindrücke ein. Vor uns steht das Auto aller Autos, La Royale, der Typ 41 von Bugatti. Ich habe ihn in Ermanglung eines Zollstockes mit den Füßen abgemessen: bei Schuhgröße 43 ermittelte ich 19,5 Längen. Unter den vorderen Kotflügeln kann man



Kopfbild: Im Schloß Ermenonville bei Paris, wo heute Ettore Bugattis Tochter Lydia wohnt, stehen noch einige Wagen aus Bugattis großer Zeit. Dieses Chassis gehört zu einem der seltensten, zur „Black Bess", die zwischen 1908 und dem Ersten Weltkrieg gebaut wurde. Dieses fast sagenhafte Auto lief damals mit seinem 5,027 Liter-Vierzylindermotor (100 PS, Bohrung × Hub 100 × 160 mm) über 160 km/st! Links: Aus einer Bauernscheune wieder ans Licht geholt: ein Typ 57 3,3 Liter Tourer von 1934. Er geht nun einer besseren Zukunft entgegen.

mühelos noch hinter den Rädern (6,75–36) in Hockstellung gehen und dabei auch den Hut aufbehalten. Die Haube öffnet man besser zu zweit, denn der 12,7 Liter-Achtzylinder-Reihenmotor ist so lang wie heutzutage die Kleinstautos. Hinter das Lenkrad muß man sich wie in einem Sportwagen zwängen, dafür ist der abgetrennte hintere Raum, bestimmt für zwei Personen, auch gut für deren vier ausreichend. Glasdach, Jalousien oben, vorne und an der Seite, innen edles Holz mit verstecktem Radio und verschiedenes mehr, was man so auf einem 170 000-Goldmark-Chassis zu befestigen pflegte. Mit einer Füllung der hintenliegenden beiden Tanks kommt ein heutiger Mittelklassewagen von Hamburg nach München. Alles ist groß an diesem Auto, aber nicht plump und klobig, sondern elegant – und kann den sportlichen Geist seines Schöpfers nicht verleugnen. Einziger Fahrer dieses Wagens war der jetzige Chauffeur des französischen Staatspräsidenten. Leider herrscht draußen so schlechtes Wetter, daß es in der engen Remise, angefüllt noch mit etlichen Pferdekutschen aus der Bugatti-Werkstatt, ganz dämmerig ist, und wir können schlecht fotografieren. Dennoch ist der Eindruck dieses Fahrzeuges auf uns überwältigend und bleibend.

Das Schloß ist fast leer, von den Deutschen und den Amerikanern nicht gerade liebevoll behandelt. Im Mitteltrakt stehen, in einem Saal, sozusagen mitten im Zimmer, drei Autos, zwei davon sind Bugattis. Der erste ist ein Chassis eines 4 Zylinder 5 Liter aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, mit Kettenantrieb. Der Kühler erinnert an den Brescia-Typ, und der Motor ist ein abgerundeter klobiger Brocken, der etwa 100 PS abgab. Der zweite, ein 1,5 Liter mit Kompressor, ein Cocktail verschiedener Typen, wurde speziell für Lydia Bugatti angefertigt und wird heute noch ab und zu von ihr benutzt. 160 km/st läuft der elegante Wagen, und man kann sich die Verwunderung vorstellen, wenn er auf der Straße an einem vorbeizieht. – Vor dem Gartenhaus entdecken wir einen Typ 101, jene Nachkriegsentwicklung der bewährten 3,3 Liter-Typen, der hier als zweisitziges Sportcoupé ausgebildet wurde und äußerlich eigentlich nichts mehr von der Bugatti-Ära über den Krieg gerettet hat.

In Paris treffen wir auf der Seine mit einem kanadischen Bugatti-Fahrer auf dessen Schiff zusammen und haben durch diesen die Gelegenheit, mit dem einzigen noch in Paris existierenden Bugatti-Werkstatt-Besitzer bekanntzuwerden. Monsieur kommt mit seinem Typ 40 (1,5 Liter), viersitzige Cabrio-Limousine von 1926, nicht sonderlich schön, aber flink, sehr flink. Später fahren wir hinter ihm her, d. h. wir versuchen ihm auf der Spur zu bleiben: genauso schnell, wie er auf den Geraden entlangflitzt, moderne Wagen im eiligen Pariser Verkehr hinter sich lassend, so stur und steif setzt er auch um die Ecken, und es ist kaum möglich, dauernd seine Schlußleuchten im Auge zu behalten. Monsieur bestätigt auch unsere Vermutung, daß in Paris wohl einige Bugs existieren, aber nur wenige stehen zum Verkauf, und diese sind meist nicht gut erhalten und – teuer. Die Nacht wird lang, denn das Thema Bugatti ist unerschöpflich. – – –

Auf der Straße beschnüffeln wir einen Typ 44 (3 Liter), viersitziger offener Tourenwagen, dessen Äußeres so verkommen ist, daß uns der Jammer fast überwältigt. Die hinteren Kotflügel fehlen, und das Verdeck ist zerrissen, dennoch kann sich sein Besitzer nicht von ihm trennen, sondern er will ihn wieder aufarbeiten, da maschinell alles in Ordnung sei und sich Arbeit und Geld lohnen würden. Man kann nicht verstehen, wie ein einstmals so herrliches Auto derartig heruntergewirtschaftet werden kann. Der erste Blick in der Garage fällt auf einen Bentley hinten an der Wand.

Der nächste Blick fällt in eine dämmerige Nebenhalle, in deren Vordergrund zwei 1,5 Liter Bugattis Wache halten. Der linke ist ein entzückendes zweisitziges Coupé, schwarz mit gelber Korbmuster-Lackierung, unverkäuflich. Beim Öffnen der Tür schlägt einem der typische Geruch einer Pferdekutsche entgegen, wie dieser Wagen überhaupt eine kleinere Ausführung der bekannten „Postkutsche" von Bugatti ist, jenes Typ 44, der an bestechender Eleganz in den zwanziger Jahren kaum noch zu überbieten war. Solch ein Auto existiert auch in Deutschland. – Der andere ist ein zweisitziger Sportwagen – gewesen. Karamboliert. Von der Karosserie ist wohl kaum noch etwas zu verwenden, die Hälfte der Maschine ist demontiert, lediglich das Chassis wäre noch als nützlich zu bezeichnen. Armes, lieblos behandeltes Wrack! Wer findet sich und päppelt dich wieder hoch? Dabei war dieser Typ 40 ein kleiner, sehr netter sportlicher Wagen, der auch heute in Deutschland bei Berücksichtigung der verhältnismäßig erschwinglichen festen Kosten sofort seine Liebhaber finden würde.

Weiter hinten finden wir einen zerknautschten 190 SL, und ganz im Dunkel stehen ein Gordini-Rennwagen, etwa acht Jahre alt, und ein anderthalbsitziger Amilcar mit einer 1,1 Liter-Maschine. Daneben liegt ein BMW 327 . . .

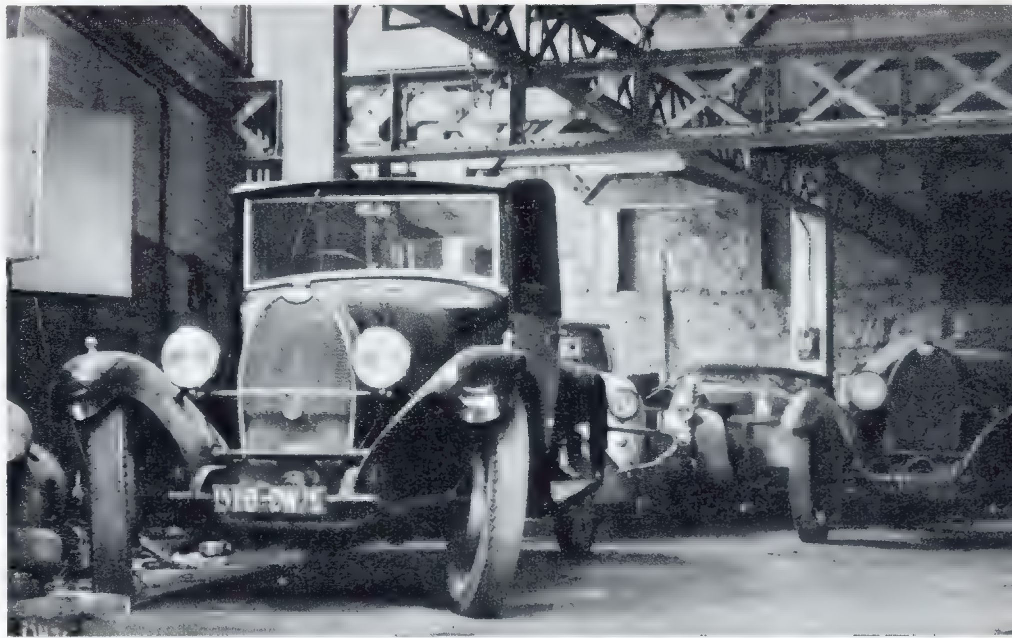
Die ganze Atmosphäre gleicht der in einem Museum, obwohl auch moderne Wagen in großer Vielfalt zu finden sind. Da sieht man Jaguar und MG, Porsche, Talbot, Alvis, Thunderbird, einen De Soto mit italienischer Karosserie und einen Bugatti 101 Salon zwischen den üblichen französischen Modellen.

Abends sind wir wieder in Ermenonville und haben diesmal Gelegenheit, Signora Bugatti – sie ist Italienerin – selbst zu sprechen, eine imponierende Frau in gesetztem Alter, voller Liebenswürdigkeit und Vitalität. Sie empfängt uns mit Würde – in der Schürze, und wir müssen mit hinauf in ihr Privatzimmer und danach hinüber in die blitzsaubere Werkstatt, wo sie uns die Modelle zeigt, die ihr Bruder Jean gebaut hat und solche, die sie selbst anfertigt, Autos, Schiffe, kleine Möbel. Die Gräfin ist über unsere Unterlagen und Fotos vom Bugatti Club Nederland und von der Gemeinschaft der deutschen Bugatti-Freunde begeistert, vermutete sie doch außer in England nicht diesen Enthusiasmus zu finden, während wir kaum so viel Interesse hier erwarteten. Über Molsheim befragt, antwortet sie uns, daß sie über keinerlei Informationen verfüge und bestätigt uns damit, was wir als Bugattisten so schmerzlich empfinden, daß nämlich der unermüdliche Geist der Entwicklung tatsächlich zusammen mit Ettore Bugatti dahingegangen ist.

Das Ergebnis unserer Fahrt? Wir haben in Reims für ein Spottgeld einen prachtvollen Bugatti gekauft, der demnächst seine Reise nach Holland antreten wird. Wir haben in Paris neue Bekannte gefunden, die uns benachrichtigen, wenn irgendwo in Frankreich ein ehrwürdiger Bugatti steht, den sein Besitzer nicht mehr pflegen will, und an die wir uns wenden können, wenn es mal an einem Ersatzteil mangelt. Und wir haben an historischer Stätte, in Ermenonville, neue Freundschaft geschlossen; hier werden wir uns alle, englische, holländische und deutsche Bugatti-Fahrer mit unseren Fahrzeugen eine Woche vor Le Mans zusammenfinden, und ein großes kameradschaftliches Treffen wird noch einmal die Zeit heraufbeschwören, als die Grand Prix-Typen 35, 37, 43, 51 und 54 zu der Spitzenklasse auf europäischen Rennstrecken zählten.

Am kommenden Abend fahren wir zurück. Die Ardennen stecken im November voller Nebel, und die Nacht ist kalt. Der alte Opel ist schwer beladen: vier Personen, ein großer Koffer voll Bücher und Bilder, die riesige 12 Volt-Batterie des Typ 49, Werkzeug und etliche Flaschen Wein machen den 23 PS und den hinteren Federn zu schaffen. Aber an der Grenze läßt man uns ungehindert passieren. Man sieht uns an, daß wir harmlose Autonarren sind.

Wolfgang Schmarbeck



Hier steht gleich in zweifacher Ausführung der 1,5 Liter Typ 40 von 1926, einmal als liebevoll gepflegtes Coupé und einmal als leider recht angeschlagenes Cabriolet. Der Vierzylindermotor des Typ 40 leistete 45 PS.

Der Pfaffenwinkel

Den Pfaffenwinkel suchen Sie im Großen Brockhaus vergebens. Auch die Deutsche Generalkarte verzeichnet ihn nicht. Fragen Sie aber südlich von München jemand danach, so wird Sie jeder auf die Ecke um den Hohen Peißenberg verweisen. Denn das Gebiet vom Ammersee bis zur Wies und hinüber zum Lech heißt seit der Barockzeit „der Pfaffenwinkel". Hier war nämlich die klosterreichste Ecke Deutschlands. Die Klöster sind im Laufe der Zeit allerdings verschwunden. Sie wurden etwa vor 150 Jahren im Zuge der Säkularisation vom Staat aufgehoben. Aber viele ihrer Kirchen stehen noch heute und geben diesem Gebiet das Gepräge. Ob es sich im Einzelfalle um majestätisches Barock oder um intimes Rokoko handelt, ist von untergeordneter Bedeutung. Denn mit der Landschaft verwachsen sind beide, und das eine ist ohne das andere nicht denkbar.

Die Fahrt durch den Pfaffenwinkel soll aber kein Leitfaden durch zwei Kunstepochen werden, sondern eine Landschaftsstudie durch eine der anmutigsten Gegenden Oberbayerns, die den Vorzug hat, abseits des großen Gänsemarsches zu liegen, und demzufolge auch zu Ostern nicht überlaufen ist. Außerdem ist die Natur dort schon Anfang April so weit, daß sich eine Fahrt hierhin lohnt.

Die Basis dazu bildet die Autobahn Ulm–München. Am besten – vorausgesetzt, daß man vom Westen kommt – biegt man an der Ausfahrt Augsburg-West ab, fährt durch Augsburg, dann auf der schnellen Bundesstraße 17 an Landsberg vorbei und hält zum ersten Male etwa 16 km dahinter vor einem Gasthof mit hohem Dach, einem Glockentürmchen oben darauf und blau-weiß-gestrichenen Fensterläden. Das ist der „Römerkessel". Hier trinkt man erst einmal Kaffee und genießt dazu kostenlos einen hübschen Blick über das Lechtal mit seinen bewaldeten Höhen. Bei schönem warmen Wetter kann man auch noch 10 Minuten weiterfahren bis zum Café „Lechblick", wo die Aussicht auf den Fluß beinahe noch schöner ist.

Vor Ostern geht es den Menschen wie den Zugvögeln: Jeder ist unterwegs, und alle wollen abends dort schlafen, wo sie die Dunkelheit überrascht. Wer den Osterrummel in Oberbayern kennt, wird also gut daran tun, sich beizeiten nach einer entsprechenden Bleibe umzusehen. Da der Pfaffenwinkel nicht groß ist, kann man auch seine Randgebiete mit einbeziehen. Das schickste Hotel in dieser Ecke Deutschlands ist zweifelsohne das Golfhotel „Kaiserin Elisabeth" in Feldafing am Starnberger See. Geschmackvoll und intim, mit ein ganz klein wenig Schweizer Hotelkultur, einem prächtigen Park bis zum Seeufer hinunter und einem Blick aus den Zimmern über das



Der Ammersee ist herber als die übrigen Seen des Pfaffenwinkels. Sein Wasser sieht auch bei Sonnenschein nicht blau aus, und sein Grund besteht oft aus Faulschlamm, aus dem spitz die abgestorbenen Triebe des Schilfrohres herausragen. Bei aufziehendem Gewitter jedoch wirft er aufgeregt Wellen mit weißen Schaumkronen gegen das Land, und die Seefläche bekommt auf einmal einen metallischen Schimmer.

Foto: Angermayer



Von keinem anderen Punkt des Pfaffenwinkels hat man einen derartigen umfassenden Blick auf die deutschen Alpen als vom Hohen Peißenberg. Erst von hier aus erkennt man, daß die Moränen des Alpenvorlandes meist mit Wäldern überzogen sind.
Foto: Echter-Bavaria

blauseidig schimmernde Wasser, der seinesgleichen sucht. Und da die Preise hier nicht einmal übermäßig hoch liegen, sollte man versuchen, ein Balkonzimmer zu bekommen.

Wer Lokalkolorit sucht, der bleibe gleich im „Römerkessel", wem „Betrieb" zuwider ist, der sei auf die Lauterbacher Mühle (3,5 km südlich von Seeshaupt am Starnberger See) an den Osterseen aufmerksam gemacht, wer eine Kleinstadt bevorzugt, kommt im „Goggel" in Landsberg genauso gut wie im „Bräuwastl" in Weilheim unter. Wer Rothenburg-Stimmung sucht, merke sich die „Alte Post" in Schongau mit seinen Mauern, Wehrgängen, Türmen und Toren. Und wer in einem richtigen Barockschlößchen wohnen will, der sei in Ammerland auf das Haus der Gräfin von Pocci verwiesen. Dieses ist nicht groß, aber intim und ganz modern eingerichtet. Außerdem grenzt der Park unmittelbar an den Starnberger See. Schließlich ist der „Schmied von Kochel" auch nicht aus der Welt, und wenn Sie bei einem Christusdarsteller wohnen wollen, so fahren Sie nach Oberammergau zu Alois Lang. Das sind alles Häuser, in denen Sie sich wohlfühlen werden, obwohl keines dem anderen gleicht.

Ihr Programm sollten Sie – falls Sie zu Ostern hierher fahren – so abstellen, daß Sie am Ostersamstag früh die Wieskirche besuchen, da es dann hier ruhiger als an den Feiertagen ist. Im übrigen ist gerade der Pfaffenwinkel so reich an stillen Ecken, daß man auch an Tagen mit Hochbetrieb praktisch allein mit sich und der Natur sein kann.

Im übrigen stellen wir Ihnen dieses Mal kein fertiges Fahrtprogramm zusammen, sondern wir nennen Ihnen nur die lohnendsten Stellen im Pfaffenwinkel, die Sie dann nach eigenem Ermessen zu kleinen Rundfahrten kombinieren können. Denn erfahrungsgemäß ist man an Feiertagen faul und nicht für große Programme eingenommen. Daß Sie als erstes die Wieskirche besuchen sollen, wurde schon gesagt. Von außen wird Sie der einfache Kirchenbau wahrscheinlich enttäuschen; seine Innenausstattung ist aber bayrisches Rokoko in Reinkultur. Wenn wir auch sonst nicht viel von „Führungen" halten, so ist hier eine solche zum Verständnis des Ganzen unbedingt notwendig. Unverständlich bleibt aber, wie man damals wohl die Bauzeichnungen für die Detaillösungen ausgeführt hat. Man könnte fast der Meinung sein, daß vieles nur als Gedanke festlag und seine endgültige Gestalt erst während der Ausführung erhielt.

Als zweites wäre der Hohenpeißenberg zu nennen. Dieser knapp 1000 m hohe Berg nimmt in der ganzen oberbayrischen Hochebene zwischen der Salzach und der Iller eine Sonderstellung ein: ich kenne hier keinen zweiten Punkt, von dem aus der Blick auf die deutschen Alpen derartig umfassend ist. Besonders um die Nachmittagsstunden, wenn die Sonne schon hinter dem Ammergebirge steht, ist die Beleuchtung am günstigsten. Der Weg hierher ist nicht zu verfehlen: von der Straße Weilheim–Peiting zweigt in der Ortschaft Hohenpeißenberg rechts eine kurze Stichstraße mit einer großen Doppelkehre nach dem Gipfel ab.

Die dritte der großen Sehenswürdigkeiten ist der Eibenwald im Naturschutzgebiet von Paterzell. Ich habe diese schwerholzigen, kurzschäftigen Bäume mit den korallenroten Beeren und den zweizeilig stehenden Nadeln nicht gezählt – aber ich habe mir sagen lassen, daß das mit 2300 Stück der größte Eibenbestand ganz Deutschlands sein soll. Von der Bezirksstraße Weilheim–Landsberg biegt man dazu nach der vierten Brücke in Zellsee (ca. 9 km hinter Weilheim) links ab. Von dieser Straßenteilung liegt 2 km weiter Wessobrunn, das nicht nur einen Namen durch seine großen Stukkateure erhalten hat, sondern auch durch die hier aufgefundene tausend Jahre alte Handschrift des „Wessobrunner Gebetes", die zu den ältesten deutschen Handschriften gehört, berühmt geworden ist. Heute befindet sich diese allerdings in der Münchner Staatsbibliothek; den Text sehen Sie aber in Wessobrunn in einen Findlingsblock eingemeißelt, der vor dem Dorfgasthof unter einer alten Linde liegt.

Schließlich wäre noch das Kloster Andechs zu erwähnen, zu dem man sowohl von Herrsching wie auch von Traubing aus hinauffahren kann. Der Blick von der Aussichtsterrasse über den Ammersee lohnt



Überall im Pfaffenwinkel liegen barocke Kirchen verstreut. Eine der schönsten ist das kleine Ramsacher Kirchlein bei Murnau. Foto: Traubner-Bavaria

nicht besonders; wohl aber vom Turm aus, da hier kein Unterholz stört. In der Klosterschenke — bei gutem Wetter kann man draußen im Freien sitzen – muß man schließlich auch gewesen sein. Hier geht es bayrisch-rustikal zu, und das Klosterbier ist eine Sache für sich. Wohl dem, der hier einen Ersatzfahrer mit hat, der Antialkoholiker ist!

Bei schönem Wetter sollte man als Nachmittagsprogramm eine Rundfahrt über einen der beiden Seen machen. Der Starnberger See ist landschaftlich hübscher, aber sonntags überlaufen! Der Ammersee ist ernster und weniger besucht.

Wer sich im Pfaffenwinkel verkrümeln will, der kann auch das. Zwischen Peißenberg und Rottenbuch führt ein Fußweg in die Ammerschlucht hinein, die landschaftlich außerordentlich schön ist. Dazu muß man wissen, daß dieser Teil der Ammer mit den Stromschnellen und Tobeln, durch die das Wasser gichtend hindurchschießt, zu den schwierigsten Wildwassern ganz Deutschlands gehört. An den Lech führen zwischen dem Forggensee (der auf älteren Landkarten noch nicht eingezeichnet ist) und Landsberg von der B 17 überall Stichstraßen an das Wasser hinan. Die kleinen Nester, die Sie sich dazu merken müssen, heißen Apfeldorfhausen, Klaft, Riesen, Hirschau, Gründl, Rem und Helfenwang. Die Straßen dorthin sind aber oft nur Feldwege und nach Regen schlecht zu befahren.

Wer nicht aussteigen mag und mehr dafür ist, langsam auf stillen Wegen durch diesen Winkel zu fahren, der sei auf folgende (meist ungeteerte) Sträßlein verwiesen: Rott – Schongau, Böbing – Uffing – Murnau, Iffeldorf – Habach – Hofheim – Riegsee, Rottenbuch – Boschach – Steingaden, Trauchgau – Prem – Lechbruck – Burggen – Schwabbruck – Denklingen, Peißenberg – Krönan – Hohenpeißenberg, Weilheim – Marnbach – Antdorf – Habach, Dießen – Rott – Bayersoien – Schöffau – Oberhausen und Zellsee – St. Leonhard – Unterkrönan. Der Weg Trauchgau – Schober – Unternogg – Altenau – Saulgrub, der zum Teil nur eine Forststraße ist, bildet die Basis für Fußwanderungen in die Wälder am Hohen Trauchberg, Hohen Bleick und am Hochschergen.

Die Ecke zwischen dem Starnberger See, dem Weidfilz und den Osterseen ist besonders in botanischer Hinsicht interessant, das Murnauer Moos (Rundfahrt Murnau – Eschenlohe – Schwaigen – Grafenaschau – Hermannswiese – Murnau) lohnt wegen seiner reichen Fauna, und wer gern Kirchen besichtigen will, sei außer der Wieskirche noch auf Andechs, Dießen, Steingaden und Rottenbuch verwiesen.

Der Pfaffenwinkel präsentiert sich also als ideales, vorsommerliches Reiseziel. Unterkünfte für jeden Geschmack sind vorhanden, die Landschaft ist mehr lieblich als groß, stille Wege und noch mehr abgelegene Winkel gibt es auch, und schließlich ist gerade die Zeit zwischen dem letzten Schnee und dem ersten Aufbrechen der Obstbäume wie keine andere für diese Ecke geeignet. Alles in allem ist aber der Pfaffenwinkel mit seinen Wäldern und Hochflächen, seinen Wiesen und Wässerlein, seinen Seen und Dörfern, seinen Mooren und Torfstichen ein Stück Erde, wo man sich erholt und nicht durch lange Fahrstrecken und große Aspekte ermüdet. Er ist ein Ferienziel, wo man Ruhe hat und das Faulenzen lernt.

Natürlich müssen Sie dazu gute und genaue Karten mitnehmen. Blatt 22 und 25 der Deutschen Generalkarte sind genau das Richtige, und als Kurzführer empfehlen wir Ihnen Band 1 der Baedeker-Shell-Autoführer-Reihe mit dem Untertitel „Bayerische Alpen".

Ulrich Sempert

65 von 38600

Irgendwer hat einmal festgestellt, daß im Ruhrgebiet eine einzige verkehrsreiche Kreuzung zwischen Schiene und Straße alljährlich Wartezeiten erzwingt, für deren in produktives Schaffen umgesetzten Gegenwert man zehn Einfamilienhäuser bauen könnte. Ich weiß nicht, wie diese Berechnung zustande gekommen ist, aber ich halte sie nach meinen eigenen Erfahrungen mit Bahnübergängen für durchaus real.

Wollte man dieses Zahlenexperiment auf unser gesamtes bundesdeutsches Straßennetz ausdehnen, so wird man sich vermutlich mit den Baukosten einer ausgewachsenen Siedlung beschäftigen müssen. Denn es gibt im Bundesgebiet nicht weniger als 38 600 höhengleiche Bahnübergänge, davon 1200 auf Bundesstraßen, 2450 auf Landstraßen I. Ordnung, 2350 auf Landstraßen II. Ordnung und 7600 auf sonstigen Straßen. Darüber hinaus existieren noch über 25 000 verschiedene Wegübergänge.

Aus der Statistik kann noch eine andere Zahlenreihe herausgegriffen werden. 1956 ereigneten sich an niveaugleichen Kreuzungen zwischen Schiene und Straße 868 Unfälle, 551 an unbeschrankten, 156 an beschrankten und 161 an durch Blinklichter gesicherten Übergängen. 170 Menschen wurden dabei getötet, weitere 489 verletzt. Das sind Zahlen, die in Gegenüberstellung zu den insgesamt 13 000 Verkehrstoten des Jahres 1956 gering erscheinen mögen, die aber trotzdem veranlassen sollen, über ihre wirtschaftlichen Auswirkungen nachzudenken.

Zuverlässigen Schätzungen zufolge kostet jeder Verkehrsunfall mit Todesfolge im Durchschnitt 125 000 DM. Das sind bei den 170 Todesopfern, die 1956 an Bahnübergängen zu verzeichnen waren, weit über 20 Millionen DM. Mit diesem Betrag, den wir aus unserem Volksvermögen aufbringen müssen, ließen sich über 500 Eigenheime errichten. Ihr Ausfall verbindet sich mit der eingangs erwähnten Durch„kreuzung" weiterer Wohnungsbaumöglichkeiten zu einer Verlustbilanz, aus deren Aktiven alljährlich eine mittlere Ortschaft zu streichen ist.

Höhengleiche Bahnübergänge – das ist die Konsequenz dieser von menschlicher Teilnahme unberührten Überlegung – kosten im Endeffekt mehr, als sie sparen. Das aber scheint nicht die Meinung des Bundesverkehrsministers zu sein. In seiner Straßenbaukonzeption, die er unlängst vor dem Verkehrsausschuß des Bundestages entwickelte, erscheint die Summe der zur Beseitigung straßenkreuzender Bahnübergänge vorgesehenen Mittel mit ganzen 130 Millionen DM. Dieser Betrag reicht aus, um in den nächsten vier Jahren 65 der insgesamt 38 600 Bahnübergänge zu beseitigen. Wir wiederholen: 65 von 38 600 . . .

Herbert Matthes

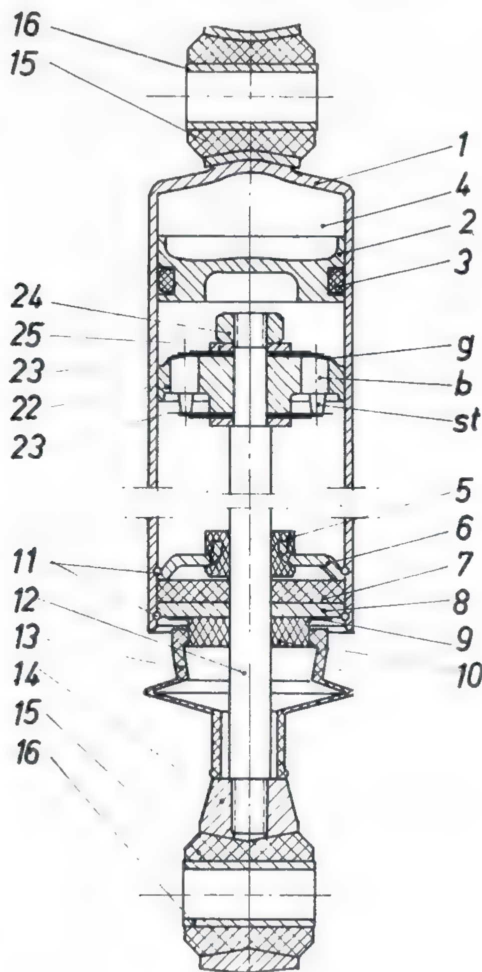
Mehr als ein Randproblem:

Der Stoßdämpfer

Von der Federung wird verlangt, daß sie alle Unebenheiten – Hindernisse wie Löcher – der Fahrbahn schluckt, d. h. das betreffende Rad soll diesen Unebenheiten folgen, ohne daß der Wagenaufbau davon in Mitleidenschaft gezogen wird. Ein gewisser Prozentsatz solcher Unebenheiten wird bereits von der Luftbereifung absorbiert, die in sich ja gleichfalls eine Federung darstellt. Leider hat man hier Grenzen zu respektieren, die durch die Tragfähigkeit des Reifens, aber auch durch seine seitliche Stabilität (Seitenführung) und seine Lebensdauer (Walkarbeit) gezogen sind. Noch niedrigere Reifendrücke als bei der modernen Superballonbereifung sind kaum mehr zu verantworten. Was die Bereifung nicht absorbiert, gelangt als Stoßkraft in die Radachse, gemildert allenfalls durch eine gewisse Elastizität des Radkörpers oder gesonderte Federelemente (à la Schwingfelge usw.). Nächstes Übertragungsglied ist die Radaufhängung, die sich mit Hilfe der eigentlichen Federung am Wagenkörper abstützt. Je kleiner das Gewicht von Rad (einschließlich Bremse, Lenkung usw.), Radaufhängung und Federung, desto williger kann diese Einheit auch schnell aufeinanderfolgenden Straßenunebenheiten folgen, was ja schließlich der Grund für die unabhängige Radaufhängung, für die Schwingachse, ist. Die infolge eines Hindernisses zusammengedrückte Federung wird ihrerseits auf den Wagenkörper Kräfte ausüben, die ihn um so leichter aus seiner Ruhelage zu bringen vermögen, je leichter er ist. Eine nächste Forderung muß deshalb lauten, daß bei gegebenem Fahrzeuggewicht bzw. Trägheitsverhalten des Wagenaufbaus die Federkräfte und das Gewicht der ungefederten Massen möglichst gering sein sollen. Dieses Problem ist besonders dort schwer zu lösen, wo man kleine Wagengewichte und stark wechselnde Belastung hat, also sowohl beim Kleinwagen wie beim Nutzfahrzeug.

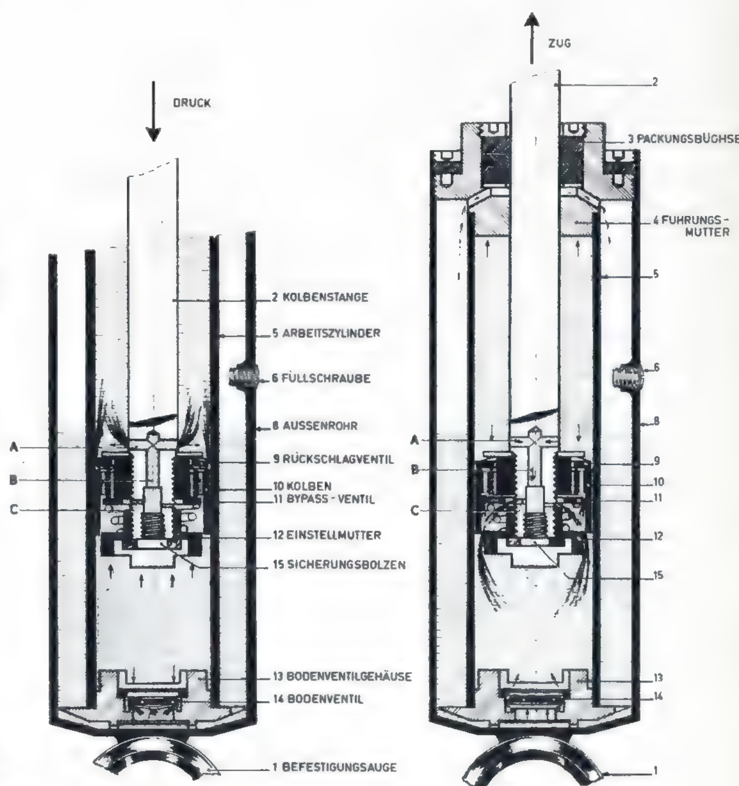
Alle diese Dinge sprechen für die weiche Federung, die tatsächlich die Hauptforderung für den Fahrkomfort darstellt. Extrem weiche Federung ohne besondere Gegenmaßnahmen hat aber auch ihren Pferdefuß. So soll sich der Wagenaufbau in der Kurve möglichst wenig neigen, was man über die Art der Radaufhängung sowie künstlich mit Hilfe von Stabilisatoren erreichen kann. Beim scharfen Beschleunigen und Bremsen muß die Nickneigung bekämpft werden (besondere Ausbildung der Vorderradaufhängung und „Fließfederung"). Das gefederte Rad soll im Interesse der Richtungsstabilität (Seitenführung) sowie der Antriebs- und Bremskräfte nie den Bodenkontakt verlieren, d. h. nach dem Überwinden einer Bodenerhebung nicht springen und auch den Bodenvertiefungen willig folgen. Von der Straßenlage her wäre also harte Federung anzustreben, wie dies bei Sportfahrzeugen meist zu beobachten ist, wo der Fahrkomfort weniger entscheidend ist. Beim Gebrauchswagen muß ein entsprechender Kompromiß geschlossen werden.

Jegliche Feder ist ein Energiespeicher, d. h., im Falle der Radfederung wird die vom Rad her ausgeübte Stoßenergie in Federenergie -- grob gesprochen: Federkraft über den Federweg mal Federweg – umgewandelt, die frei bleibt und den Ursprungszustand wieder herzustellen trachtet. Ein Federungssystem, das einmal angestoßen wurde, wird in Schwingungen versetzt, die nur deshalb allmählich abklingen, weil die Reibung im Werkstoffgefüge die mitgeteilte Energie langsam aufzehrt. Der Grad dieser Eigendämpfung hängt ebenso vom Werkstoff selbst ab wie von der speziellen Bauweise des Federelementes. So hat beispielsweise Stahl eine sehr viel geringere Eigendämpfung als Gummi oder hochgespannte Luft; andererseits kann auch eine Stahlfeder viel Eigendämpfung aufweisen, z. B. in Form der Blattfeder, wo die Federblätter unter hoher Pressung (Sprengung) aneinander anliegen und bei der Federarbeit aufeinander reiben, also Energie verzehren. Das ist der Grund, weshalb man bei der im Lastwagen üblichen Blattfederung ohne eigentliche Stoßdämpfer auskommt. Diese



Links:

Schnitt durch den im Text näher beschriebenen Bilstein-de Carbon-Stoßdämpfer. 1 = Außenrohr, 2 = Trennkolben mit Dichtung 3, 4 = gasgefüllter Raum, 5–9 = untere Abdichtung der Kolbenstange, 10 = Gummibalg, 11 und 12 = Sprengringe, 13 = Kolbenstange, 14 bis 16 = Befestigung an der Achse, 15 und 16 = Befestigung am Wagenkörper, 22 bis 25 = Kolbenbauteile, b = Durchlaßbohrungen, g = Lamellenfedern, st = Abstandstifte.



Rechts:

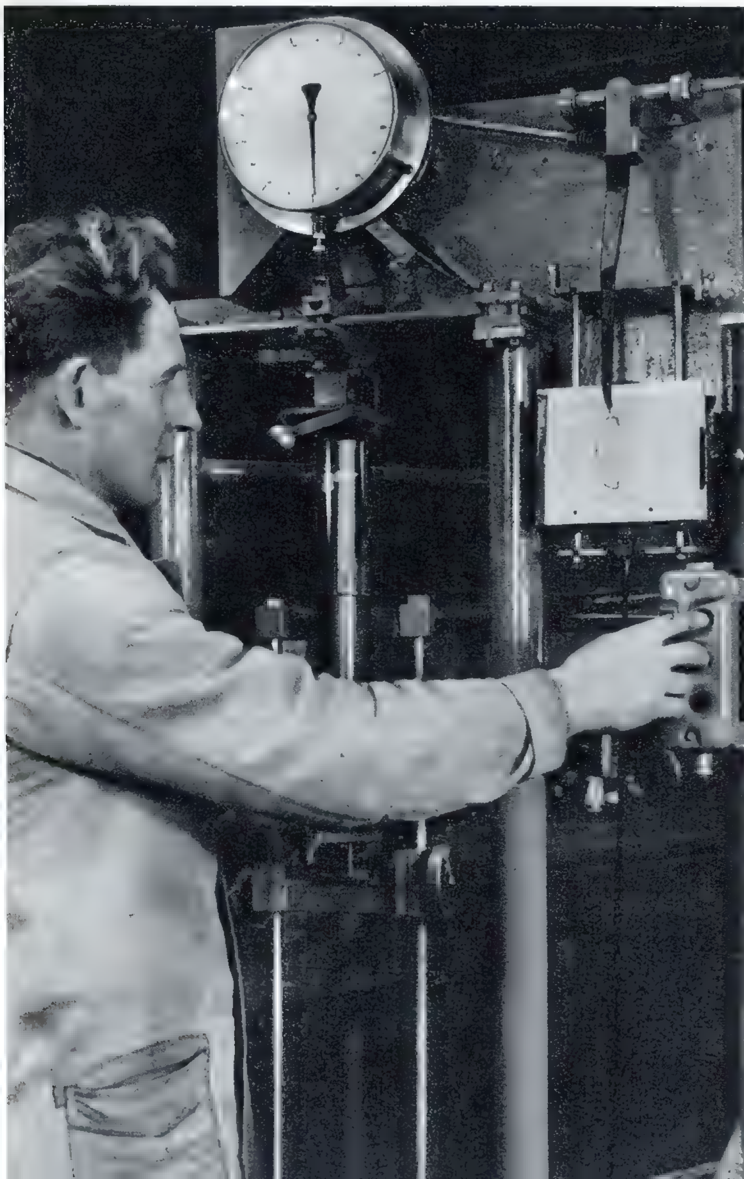
Schnitt durch den Koni-Stoßdämpfer, dessen Funktion und innere Vorgänge bei Ein- und Ausfedern des Rades gezeigt werden.

Art der Eigendämpfung hat nur den Nachteil, daß sie vom Wartungszustand der Federung abhängt und kleine Radstoßkräfte u. U. gar nicht imstande sind, die Blattreibung zu überwinden, so daß das Blattfederpaket in diesem Falle als starrer Balken wirkt. Im Interesse leichtesten Ansprechens der Blattfeder ist die Eigendämpfung beim Personenwagen konsequent durch Verringerung der Blattzahl, Kunststoffzwischenlagen und gute Schmierung bekämpft worden. Da eine Dämpfung aber unentbehrlich ist, wurde der gesonderte Stoßdämpfer auch hier Usus. Die Luftfederung im Nutzfahrzeugbau hat sich bereits dahingehend ausgewirkt, daß das Stoßdämpferproblem das Hauptproblem wurde. Auch die Eigendämpfung von Gummifederelementen hat sich als ungenügend erwiesen.

Warum nun aber Stoßdämpfung? Sie hat die Aufgabe, das angestoßene Federungssystem schnellstens zur Ruhe zu bringen, denn ein ungedämpftes Federungssystem würde das Rad zu dauerndem Auf- und Abtanzen, also zu ständigem Wechsel des Bodenkontakts, zwingen. Letzten Endes wäre ein solches Verhalten des Rades auch für die Fahrbahn nachteilig, sind doch beispielsweise die Wellen auf den Wüstenpisten einzig auf solche ungedämpften Schwingungen der darüberrollenden Achsen zurückzuführen. Physikalisch gesehen ist die Aufgabe der Stoßdämpfung darin zu erblicken, daß die vom Rad mitgeteilte Stoßenergie möglichst schnell unschädlich gemacht wird. Der Stoßdämpfer hieße deshalb richtiger Schwingungsdämpfer oder Schwingungsbremse. Jedes Federungssystem hat, abhängig von seinem Trägheitsverhalten, eine gewisse Eigenfrequenz, d. h., wird das System in einem bestimmten Rhythmus angeregt, dann genügen schon kleinste Impulse, um das System aufzuschaukeln, die Federwege immer größer werden zu lassen und notfalls das System zu zerstören. Der Schwingungsdämpfer, der ja die Energie der Stoßimpulse weitgehend aufzehrt, tritt auch hier heilend in Aktion.

Wie im Falle der Bremsung wird auch beim Stoßdämpfer die Reibung herangezogen, um Energie in Wärme und damit in eine von der Umgebung aufzusaugenden Energieform zu transformieren. Ursprünglich bediente man sich der mechanischen Reibung von Bändern auf Metall bzw. der Reibung zwischen zusammengepreßten Platten – ein Überbleibsel ist der Steuerungsdämpfer bei Motorrädern –, doch bald trat die Reibung in Flüssigkeiten an die Stelle der mechanischen Reibung, und dieses Prinzip ist noch heute üblich. Es hat gegenüber der mechanischen Reibung den großen Vorteil, daß die Dämpfung geschwindigkeitsabhängig (progressiv) reagiert, d. h., bei langsamen Hubbewegungen des Rades ist die Dämpfung klein, bei schnellen Hubbewegungen, wie sie bei sehr schlechter Fahrbahn bzw. hoher Fahrgeschwindigkeit auftreten, dagegen groß. Allen hydraulischen Stoßdämpfern ist gemeinsam, daß durch die Auf- bzw. Abwärtsbewegung des Rades Flüssigkeit (besonderes, möglichst temperaturunempfindliches Stoßdämpferöl) verdrängt wird, wodurch Energie aufgebraucht wird.

Auf einer Spezialmaschine wird jeder Koni-Stoßdämpfer daraufhin geprüft, ob er richtig arbeitet. Die erforderliche Kraft über den Hub wird nicht nur gemessen, sondern von der Prüfmaschine in einem Protokolldiagramm aufgezeichnet.



Die dämpfende Wirkung kann während der Einfederung des Rades, aber auch beim Ausfedern vorhanden sein. Beim früheren mechanischen Plattenstoßdämpfer war sie in beiden Richtungen gleich groß, während man ganz allgemein die Hauptdämpfung heute in die Abwärtsbewegung des Rades verlegt. Die Dämpfwirkung hat ja zur Folge, daß die betreffende Radbewegung durch eine zusätzliche Kraft gebremst wird. Im Interesse weicher Federung wäre ein Verhärten durch starke Wirkung des Dämpfers unerwünscht. Andererseits wird durch Dämpfung der Abwärtsbewegung der rasche Rückgang des Rades in die Normallage verzögert, was eigentlich nicht im Sinne guter Straßenlage ist. Die Praxis hat jedoch gezeigt, daß der letztere Weg richtiger ist und auf jeden Fall bessere Ergebnisse zeitigt, als wenn man umgekehrt vorginge oder gar auf die Dämpfung verzichtete. So kann man generell bei Stoßdämpfern beobachten, daß sie in einer Richtung (Aufwärtsbewegung des Rades) der Bewegung weniger Widerstand entgegensetzen als in umgekehrter Richtung (Abwärtsbewegung des Rades).

Die Form des hydraulischen Stoßdämpfers hat sich, seit es dieses Prinzip gibt, mehrfach gewandelt. Man kam vom Hebelstoßdämpfer über den Kolbenstoßdämpfer zum Teleskopstoßdämpfer, der heute fast ausschließlich das Feld beherrscht, wenngleich auch der Kolbenstoßdämpfer noch gelegentlich anzutreffen ist (z. B. in Frankreich). Hebel- und Kolbenstoßdämpfer erweisen sich als Bauelemente, die fest am Rahmen bzw. Fahrzeugkörper angebracht und deren Betätigungshebel über ein Gestänge mit der Radführung verbunden sind. Die Aufwärtsbewegung des Rades führt über dieses Gestänge einen Flügel bzw. einen Kolben durch die Stoßdämpferflüssigkeit. Ein Ventil bestimmter Größe in Flügel bzw. Kolben gestattet das ohne sonderlichen Kraftaufwand. Beim Rückgang (Ausfedern) schließt sich dieses Ventil, und die Flüssigkeit muß über einen wesentich engeren Durchlaß zurückfließen, wodurch die starke Dämpfungswirkung entsteht.

Beim Teleskopstoßdämpfer ist es nicht anders. Er ist gelenkig einerseits am Wagenkörper und andererseits an der Radführung befestigt. Die Aufwärtsbewegung des Rades bewirkt ein Zusammendrücken des Dämpfers, wodurch ein Kolben durch die Stoßdämpferflüssigkeit geführt wird. Dabei kann die Flüssigkeit ohne besondere Schwierigkeiten von einer Seite des Kolbens auf die andere treten. Beim Rückgang legt sich wiederum ein Ventil über die Durchgangsöffnung und erschwert den Flüssigkeitsausgleich. Der Teleskopstoßdämpfer erspart durch seine direkte Anbringung zunächst einmal jedes reibungs- und verschleißbehaftete Umlenkgestänge und spart Gewicht. Die großen Hübe ermöglichen den Durchsatz großer Flüssigkeitsmengen ohne allzu große Drücke. In beiden Bewegungsrichtungen ist dämpfende Wirkung zu verzeichnen (doppelwirkend), beim Ausfedern aber die größere. Ein Flüssigkeitsreservoir um den eigentlichen Zylinder herum gestattet die Entnahme jener Ölmenge, die durch die Kolbenstange notwendig wird. Die Ventile am Kolben sind durch Größe der Durchgangsbohrungen bzw. Änderung der Ventilfederspannung an die einzelnen Bedürfnisse hinsichtlich Dämpfung anzupassen, allerdings nur in der Werkstatt bzw. nach Ausbau. Eine Wartung ist, nachdem die Stoßdämpferflüssigkeit auch die Schmierung übernimmt, nicht erforderlich, wenn natürlicher Verschleiß die Dämpfungscharakteristik auch allmählich beeinträchtigt.

Auch der Teleskopstoßdämpfer wurde ständig weiterentwickelt, und zwei Beispiele sollen das illustrieren. So kam beispielsweise der Franzose de Carbon 1949 auf die Idee, den Stoßdämpfer mit einer Art Luftfeder zu kombinieren. Die Fa. Bilstein übernahm die deutsche Fertigung dieser Dämpfer, deren Wirkungsweise nachstehend kurz beschrieben sei. Der nahtlos gezogene Zylinder sitzt am Wagenkörper, und in ihn schiebt sich die mit der Radführung verbundene Kolbenstange mit Kolben. Die Führung dieser Kolbenstange und zugleich deren Abdichtung nach außen liegt am unteren Ende des Zylinders; ein Gummibalg schützt die Kolbenstange gegen Verschmutzung und Beschädigung. Der Kolben selbst trägt vier Durchgangsbohrungen (b), die durch Lamellenfedern (23) verschiedener Größe und Stärke, jeweils

Fortsetzung Seite 33

Aus der Sowjetunion:

Der Wolga

Das amerikanische Äußere täuscht nicht darüber hinweg, daß es sich um ein typisch russisches Auto handelt: robuste Ausführung, viel Bodenfreiheit, dicke Reifen. Das Finish ist nicht überwältigend, an manchen Stellen sieht man deutlich kaum nachgearbeitete Schleifspuren, auch die Lackierung gibt keinen Anlaß zur Bewunderung. Der Chrom dagegen ist tadellos, und Kleinigkeiten wie die kräftigen, mit Schmiernippeln versehenen Türscharniere deuten darauf hin, daß es sich um ein qualitativ keineswegs schlechtes Fahrzeug handelt.

Der Fahrer sitzt ziemlich hoch und hat nach allen Seiten gute Sicht. Die hängenden Pedale sind etwas mühsam zu erreichen, das Armaturenbrett ist übersichtlich und gut ausgestattet. Ein Zweiklanghorn ist serienmäßig, Heizgebläse und Scheibenwischer sind zweistufig. Liegesitze und Radio sind ebenfalls Standard, dazu kommt die im oft sehr einsamen Rußland durchaus nützliche Andrehkurbel.

Technische Daten des Wolga:

Motor:
4 Zylinder, Hubraum 2445 ccm, Bohrung × Hub 92 × 92 mm, Verdichtung 1:7,5, Leistung 80 PS bei 4000 U/min, maximales Drehmoment 18 mkg, Druckumlaufschmierung.

Kraftübertragung
Dreiganggetriebe, Untersetzungen: I. 2,84, II. 1,68, III. 1,00, R. 1,72.

Fahrwerk:
Geschweißter Kastenrahmen, vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Schraubenfedern, hinten Starrachse mit längsliegenden Blattfedern. Reifen 6,70–15.

Allgemeine Zahlen und Meßwerte
Außenmaße 4380 × 1800 × 1620 mm, Trockengewicht 1365 kg, Leistungsgewicht 17 kg/PS, Höchstgeschwindigkeit 135 km/st.

Erstmals in der Geschichte der sowjetischen Automobilproduktion erhielt der Wolga einen obengesteuerten Motor. Bei einer Verdichtung von 7,5:1 und 2,5 Liter Hubraum leistet der Vierzylinder 80 PS bei 4000 U/min. Dazu benötigt er freilich 80 Oktan-Benzin, das es in der Sowjetunion bisher kaum gab. Als Höchstgeschwindigkeit werden 135 km/st angegeben. Die Beschleunigung ist nicht imponierend, nach westeuropäischen Begriffen würde man den Wolga lahm nennen. Das Dreiganggetriebe tut das Seine dazu. Ein Sechszylindermotor wäre vielleicht dem Hubraum angemessener gewesen. Federung und Stoßdämpfung sind hart, bewähren sich aber auf schlechten Straßen gut. Der Wolga ist in Rußland verhältnismäßig preiswert und dürfte als robuster Gebrauchswagen für die besonderen Verhältnisse dieses Landes durchaus geeignet sein. *K. B.*



Der Wolga macht äußerlich einen recht freundlichen und klaren Eindruck, seine Karosserieform entspricht durchaus dem europäischen Standard. Das ganze Fahrzeug ist robust und auf die besonderen Verhältnisse des Ostens zugeschnitten. So findet man hier auch noch die bei uns längst vergessene Andrehkurbel.



Das Armaturenbrett ist entsprechend, ohne daß man sich freilich um Sicherheitsbedürfnisse sehr gekümmert hat. Unten: Auch die Heckpartie ist sauber gestaltet, der Kofferraum ist geräumig. Wenig Überhang und viel Bodenfreiheit zeigen, daß der Wolga nicht nur für gute Straßen gedacht ist.



Das kürzeste, aber ereignisreichste Rennen des Jahres: Grand Prix von Cuba

Cuba wurde zwar schon im Jahre 1492 vom alten Herrn Columbus, von den Rennfahrern aber erst 1957 anläßlich des I. Gran Premio de Cuba entdeckt. Der Haupterwerbszweig der Insel, die Landwirtschaft, produziert in erster Linie Tabak, Zuckerrohr und Früchte, aus denen Zigarren, Zucker und Rum verarbeitet werden. Den Rum kann man bekanntlich in Grog umwandeln; dort – und in ganz Mittel- und Südamerika – trinkt man ihn als „Cuba libre" – d. h. eine Coca Cola, eine Scheibe Zitrone und ein gehöriger Schuß Rum.

Apropos – Schuß! – Es war auch den Fahrern nicht ganz unbekannt, daß in diesen Breitengraden das Schießeisen etwas lockerer sitzt als in Europa – trotzdem war man überrascht, als schon im vergangenen Jahr den bekannten Fahrern ein Leibwächter zugeteilt wurde, da man mit einer Fahrerentführung gedroht hatte. „Man" waren die Getreuen des früheren Cubaner Studenten- und jetzigen Aufständischen-Führers Fidel Castro, der im bis zu 2500 m aufsteigenden Karstgebirge der Sierra Maestra eine fast unzugängliche Zuflucht vor den Truppen des Präsidenten Batista gefunden hat.

Nun, in diesem Jahre fing alles so normal an, daß es für die abergläubischen Rennfahrer schon verdächtig erschien. Trotz der Schnee- und Kältewelle kamen die Flugzeuge aus New York rechtzeitig weg und schwebten bei Nacht in die lichterstrahlende Bucht ein, die Autos waren termingemäß aus Buenos Aires und die Reifen pünktlich aus Deutschland am Platze, und ein Machtwort Batistas hatte die sonst nur so schwer überwindlichen Zollschranken aufgehen lassen.

Alles andere war allerdings in einer Weise improvisiert und turbulent, daß man durch die europäische Brille gesehen sicher an der Durchführung des Rennens gezweifelt hätte. Wie schon so oft mit Gottes Hilfe und Patiencia, wendete sich jedoch alles im letzten Moment zum besten, und nachdem am ersten Trainingstag Maseratis Maestro Ugolini wieder einmal allein die Gesamtzeitnahme durchführte und mit Hilfe von Alec Ulman dann sogar noch eine „richtige" Zeitnahme aus Sebring hereingeflogen wurde und einige Bömbchen von der wachsamen Polizei von der Strecke geräumt waren, konnte am Sonntag ein Qualifikationstraining unter fast normalen Verhältnissen durchgeführt werden. Einzig in ihrer Schönheit ist die Rennstrecke von Habana, die zum Großteil entlang der Prachtstraße der Stadt, der Malicon, führt, parallel zum ewig blauen Ozean.

Einzig, wie die Schönheit der Rennstrecke, ist aber auch ihre Oberfläche! Ständig geht ein feiner Dunst von Seeluft über die Strecke, und wenn der Wind richtig steht, ist das Trottoir zwischen Straße und Meer nicht zu benutzen, denn schwere Brecher gehen darüber hinweg und überziehen den Spaziergänger, ebenso aber auch Windschutzscheibe, Rennbrille und nicht zuletzt die Straße selbst mit feinsten Salzkristallen. Die Reifenabnutzung ist daher praktisch gleich Null – in 2 Trainingstagen nicht einmal 0,3 mm – und ähnlich sieht es auch mit der Adhäsion aus – slippery nennt man das in der Gegend.

Als wir uns mit diesen und ähnlichen Problemen beschäftigt in der Halle unseres Hauptquartiers, des Hotels Lincoln, am Sonntagabend nach dem Training zusammengefunden hatten, da geschah dann das, was zum erstenmal seit vielen Jahren ein Sportwagenrennen auf die Frontseiten der großen Tageszeitungen bringen sollte. Ein kleiner, aufgeregter Mann stürzt sich auf Fangio, vergewissert sich mehrmals, daß er es mit dem Campeon zu tun hat, und erzählt dann unter Händeschütteln dieselben Schmonzetten, die dieser schon hundertmal gehört hat – wie glücklich er sei, und ein Autogramm, und pipapo . . . 2 Minuten später erscheint ein Kleiderschrank von einem Mann, geht auf Fangio zu, dieser zückt automatisch den Federhalter, um sein Autogramm zu geben, und da wird ihm von dem Besucher nicht die übliche Postkarte, sondern ein Colt, Marke Dicke Berta, unter die Nase gehalten. Gleichzeitig werden vom Hoteleingang Fangios Body-guard und die restlichen Besucher unmißverständlich auf ihren Plätzen gehalten; dem sich zunächst sträubenden und an einen Scherz denkenden Fangio wird mit ein paar spanischen Worten klargemacht „Komm oder es knallt", und er tut das einzig Vernünftige, er läßt sich mit dem kalten Stahl im Nacken ohne Sträuben abführen. Ging so schnell, daß wir uns erst richtig klar wurden, als alles schon vorbei war. Der Rest ist bekannt. Das Ganze war eine Aktion der Rebellen des Fidel Castro, mit der man den Ablauf des Rennens stören und vor der ganzen Weltöffentlichkeit beweisen wollte, wie stark die Opposition in Cuba ist. Bezeichnend für den Charakter des Weltmeisters ist die Antwort, die er mir auf meine Frage gab, was ihn in der ersten Nacht am meisten beunruhigt habe: „Der Gedanke an meine Monteure, die von der Entführung noch nichts wußten und nun für mich die ganze Nacht umsonst arbeiteten, um den eingeflogenen Motor zu montieren."

Daraufhin war in unserem bis dahin so friedlichen Hotel die Hölle los. Vom obersten Polizeigeneral in „full dress" bis zum kleinen Geheimpolizisten mit dunkler Brille und Kreissäge auf dem Kopf wimmelte das Hotel binnen kurzem von mehr oder minder schwer bewaffneten Polizisten. Noch in der Nacht stürzten dutzendweise Reporter und Fotografen sich auf uns, um immer wieder dieselbe Story sich erzählen zu lassen oder die leere Hotelhalle zu fotografieren. Die schnellen Amerikaner brachten am nächsten Morgen ganze Flugzeugladungen von Journalisten nach Habana, die alle bei uns in der Hotelhalle herumsaßen und auf den Fangio, der da wiederkommen sollte, warteten. Sämtliche Fahrer wurden sofort unter verschärfte Bewachung gestellt. Der eine Hoteleingang wurde mit einer dicken Kuhkette und einem kindskopfgroßen Sicherheitsschloß verbarrikadiert und ein Doppelposten mit MP davorgestellt, während der andere von Polizisten besetzt wurde und niemand, der auch nur aussah wie ein Rennfahrer, durfte das Hotel verlassen. Auch harmlose amerikanische Touristen, die in Sporthemden und Hosen so aussahen, wie ein kubanischer Polizist sich einen Fahrer vorstellte, erlebten das gleiche Schicksal. Auch mein Versuch, als Handlungsreisender getarnt das Hotel zu verlassen, mißglückte. So verbrachten wir den ganzen Morgen bis zum Rennbeginn am späten Nachmittag. Ein Erlebnis besonderer Art war die Anfahrt von unserer Werkstatt zur Rennstrecke selbst, da die 3 Porsche Spyder in den engen Straßen der Altstadt von Habana an sich schon genug Lärm machten, dieser aber noch erheblich verstärkt wurde durch die Sirenen der beiden Polizeifahrzeuge, die uns in die Mitte genommen hatten und zur Rennstrecke eskortierten. Nach der Durchführung von 2 nationalen Rennen, eines für Tourenwagen und das andere für Gran Turismo-Wagen, wobei 2 Porsche Carrera die 2 Liter-Klasse gewinnen konnten, begann mit 1½stündiger Verspätung, während der man immer noch auf das Erscheinen von Fangio gewartet hatte, der Große Preis von Cuba. Moss und Masten Gregory auf ihren Super-Ferrari übernahmen sofort die Spitze, sich gegenseitig in der Führung ablösend. In der 2 Liter-Klasse war die Reihenfolge Mieres auf dem 1600er Porsche vor Shell und Bonnier auf Maserati, und bei den 1500ern schließlich führte von Döry auf seinem Porsche Spyder vom Start weg. In der 5. Runde ereignete sich dann ein bedauerlicher Unfall, da der cubanische Fahrer Garcia Cifuentes auf einem erst wenige Tage vor dem Rennen erworbenen Ferrari von der Strecke abkam, wodurch es beim Publikum mehrere Tote und Verletzte gab. Schuld an diesem Unfall war nicht etwa, wie man so oft lesen konnte, von den Rebellen verspritztes Öl, sondern lediglich der Fahrfehler eines Mannes, der mit dem neuen, schnellen Wagen nicht genügend vertraut war, ebenso aber auch die völlig fehlenden Sicherungseinrichtungen für die Strecke. Das Publikum stand dicht gedrängt

Ab und an gehen schwere Brecher vom Ozean über die Rennstrecke hinweg!



Unter Militäreskorte wurden Wagen und Fahrer an den Start geleitet.



mit den Fußspitzen auf dem Bürgersteig am Außenrand einer gefährlichen, schnellen Kurve, ja, es galt als besondere Mutprobe, die vorbeihuschenden Sportwagen möglichst mit der Hand zu berühren. Es mußte also bei dem geringsten Fahrfehler zu einem derartigen Unglück kommen. Der Veranstalter entschloß sich dann, das einzig Richtige zu tun und das Rennen abzubrechen, um den schnellstmöglichen Abtransport der Verletzten zu garantieren. An der Unfallstelle wurden nun von dem dortigen Streckenkommissar teils die gelbe, teils aber auch die rote Flagge gezeigt, so daß einige Fahrer sofort anhielten und Hilfe leisteten, andere aber noch eine Runde das Rennen fortsetzten. Das Klassement wurde dann schließlich am Ende der 6. Runde gemacht und ergab aus diesem Grunde ein völlig falsches Bild.

Der vermißte Weltmeister wurde von seinen Entführern in der Nacht nach dem Rennen wohlbehalten und mit einem höflichen Entschuldigungsschreiben versehen an einer Straßenecke abgesetzt, wo ihn der argentinische Konsul und eine Hundertschaft aufgeregter Journalisten in Empfang nehmen konnten.

Sonst aber geht die Entwicklung der Hauptstadt in atemberaubendem Tempo vor sich. Die Hotels, die noch vor 2–3 Jahren Spitzenklasse waren, sind heute überholte Kästen, denn man hat inzwischen für die Gäste aus aller Welt Hotelpaläste gebaut, wie sie selbst in Florida kaum zu finden sein dürften. Am Rande der Uferstraße erwartet den Fremden das „Riviera" mit seiner ultramodernen Architektur, mit 5 verschiedenen Restaurants und Night Clubs, mit Spielsälen und einer Bar, die wie ein Eskimo-Iglu neben das Hotel gesetzt wurde. Im Souterrain befindet sich ein Reisebüro, ein Fotografenladen, eine Tanzschule, in der der Reisende während seines kurzen Aufenthaltes Cha Cha Cha und Mambo tanzen lernen kann, und die Appartements in den oberen Stockwerken kosten die Kleinigkeit von 130.– US-Dollar pro Nacht.

Aber auch für den, der nach landschaftlichen und historischen Schönheiten sucht, bildet Cuba eine Fundgrube für Auge und Kamera. Wenn es gelingt, eine Synthese zu finden zwischen der ungeheuren Begeisterung, die in ganz Amerika für den Automobilsport herrscht, der Bereitschaft der Clubs und Veranstalter, dafür auch das erforderliche Geld auszugeben, und der eingespielten europäischen Organisation, dann ist mir um die Zukunft des Automobilsportes im Neuen Erdteil nicht bange.

Huschke von Hanstein

Runde um Runde

Unser englischer Korrespondent Gordon Wilkins teilt uns mit, daß Aston Martin die ersten Probefahrten mit seinem neuen Formel 1-Rennwagen durchgeführt habe. Damit werden Meldungen bestätigt, die schon lange kursieren, aber von Aston Martin bisher immer mit Schweigen quittiert wurden. Der neue englische Rennwagen, der von dem Aston Martin DBR 1-Rennsportwagen abgeleitet wurde, hat eine De Dion-Hinterachse, Vorderradaufhängung an Federbeinen und einen Rohrrahmen. Der Motor, der ebenfalls vom DBR 1 stammt, existiert in zwei Versionen, und zwar mit Vergasern und mit Kraftstoffeinspritzung. Das Fünfganggetriebe bildet mit dem Differential eine Einheit. Der Wagen wurde bei den Probefahrten von Tony Brooks gefahren, der bekanntlich bei Aston Martin für den DBR 1 unter Vertrag steht.

*

Die ONS hielt ihre erste Sitzung unter ihrem neuen Präsidenten Prof. Dr.-Ing. Eberan von Eberhorst ab, dabei wurde u. a. folgendes beschlossen: Die ONS genehmigt eine 12 Stunden-Sonderprüfung für Kleinwagen bis 600 ccm, die auf dem Hockenheim-Ring stattfindet und am Pfingstmontag um 6 Uhr gestartet wird. Einäugige Fahrer werden aus Sicherheitsgründen in Zukunft weder eine Lizenz noch einen Ausweis erhalten können. Der Caltex-Sparsamkeitswettbewerb wird nicht für die Deutsche Automobilmeisterschaft gewertet, da der Kraftstoff vorgeschrieben ist. Ausweisfahrer können sich an der diesjährigen Tulpen-Rallye wieder in einer Sonderklasse beteiligen. Fahrer, ob mit oder ohne Ausweis bzw. Lizenz, können nur dann an Fahrerlehrgängen teilnehmen, wenn diese von der ONS genehmigt sind. Wettbewerbe, die im Rahmen derartiger Lehrgänge abgehalten werden, sind ebenfalls genehmigungspflichtig. Und zum Schluß zitieren wir kurz eine Auflage des niedersächsischen Innenministers für die Veranstalter der Zonengrenzfahrt: „Der Veranstalter darf von der Erlaubnis (zur Durchführung der Fahrt. Red.) keinen Gebrauch machen, wenn im amtlichen Straßenzustandsbericht am 11. 1. 1958 für den örtlichen Bereich der geplanten Veranstaltung Glatteiswarnung ergeht. Er muß in diesem Falle die Veranstaltung für den vorgesehenen Termin absagen . . .!" So weit die Behörden. Übrigens handelte es sich bei der Zonengrenzfahrt um eine Winterprüfung . . .!! Aus diesem Anlaß beschloß die ONS, den Motorsport auch im Winter unter allen Umständen aufrechtzuerhalten, um die Entwicklung wintertauglicher Fahrzeuge zu fördern. Das niedersächsische Innenministerium möge sich an den französischen Kollegen ein Beispiel nehmen, die gerade im dicksten Winter Rallyes und Prüfungsfahrten in großer Zahl genehmigen.

*

Die Russen haben die Einladung des British Automobile Racing Club für das Ostermontagrennen in Goodwood nicht angenommen, da sie bereits anderweitige sportliche Verpflichtungen eingegangen waren. Inzwischen haben die Amerikaner die Sowjetrussen zu ihrem Geschwindigkeitswettbewerb in Daytona Beach eingeladen. Man hofft, dort den neuen Charkow 6 am Start zu sehen, der kürzlich bei Rekordfahrten über die 10 km-Distanz Geschwindigkeiten von bis zu 272 km/st erreichte. Bei dem Charkow 6 handelt es sich jedoch nicht um die Spezialkonstruktion eines russischen Automobilwerkes, sondern um einen 2,5 Liter-Sechszylinder-Rekordwagen, der von dem Charkower Club gebaut wurde. Auf dem Motorradsektor soll schon viel früher ein offizieller Start russischer Fahrer auf Werksrennmaschinen im Westen sattfinden. Die Schweden und die Holländer erwarten nämlich in dieser Saison russische Rennfahrer bei ihren Großen Preisen.

*

Interessante Nachrichten kamen aus Italien von Ferrari. Der Commendatore soll mit Bugatti in Verhandlungen stehen zwecks Zusammenarbeit zwischen beiden Werken beim Bau eines 1600 ccm-Gran Turismo-Wagens. Dieser GT-Wagen, der als Konkurrenz für den Porsche Carrera gedacht ist, soll ein „Bugatti-Lizenz-Ferrari" sein. Ein Prototyp ist bereits vorhanden. Für diesen Wagen hat Ferrari zwei Motoren im Versuch, und zwar einen 6 Zylinder, der dadurch entstand, indem ein V 12-Zylinder 250 GT-Motor in der Mitte „durchgeschnitten" und die Bohrung auf den 1600 ccm entsprechenden Wert gebracht wurde. Der zweite Motor ist ein Vierzylinder, der vom Formel 1-Motor abstammt, wobei man von diesem V 6-Zylinder zwei Zylinder abnahm. Die Leistung dieser beiden neuen Motoren soll bei 150 bis 160 PS liegen. Falls Ferrari mit Bugatti nicht einig wird, laufen noch Verhandlungen mit der Rootes-Gruppe.





Sehr aktiv im Sport ist der Italiener Abarth. Kürzlich stellte ein von ihm hergerichtetes Fahrzeug mehrere internationale Klassenrekorde auf. Links der Wagen in einer der Steilkurven des Autodromo von Monza. Der Fiat 500 Abarth erreichte übrigens bei seiner schnellsten Runde einen Durchschnitt von 116,508 km/st. Rechts der 750er Fiat-Abarth mit Zagato-Karosserie von Cussini/Argenti aus Bologna, die die Rallye Sestriere, den 2. Lauf für die Europa-Rallye-Meisterschaft, im Gesamtklassement mit diesem Wagen gewannen. Fotos: Publifoto, Giocelli

*

Für das 24-Stundenrennen von Le Mans soll Ferrari einen neuen Rennsportwagen mit leichterem Chassis und einem neuen V 12-Zylinder-Versuchsmotor mit vier obenliegenden Nockenwellen vorbereiten. Einer dieser Versuchsmotoren wurde aus zwei V 6-Zylinder-Formel 2-Triebwerken gebaut. Übrigens werden die in diesem Jahr von Ferrari zum Einsatz gelangenden Rennsportwagen alle 12 Zylindermotoren haben. In Le Mans wird ferner ein 250 GT offiziell als Werkswagen konkurrieren.

*

In Zukunft wird nur noch Pinin Farina die Ferrari 250 GT karossieren, die zum Verkauf kommen. Die von Farina entwickelte Karosserie soll eine neue Linienführung aufweisen, elektrisch betätigte Fenster und eine amerikanische Ausstattung haben. Der neue Wagen, von dem täglich ein Exemplar hergestellt werden wird, ist erstmals beim Pariser Salon ausgestellt. Die für Wettbewerbe vorgesehenen Gran Turismo-Fahrzeuge wird weiterhin Scaglietti karossieren.

*

Alfa Romeo will Mitte dieses Jahres die Produktion des in Turin gezeigten Giulietta Veloce aufnehmen. Dieser Wagen soll mit einem Fünfgang-Getriebe Lizenz Porsche ausgerüstet werden. Es ist ferner geplant, alle Giulietta-Modelle

mit diesem Getriebe auszustatten. Auf der Pariser Ausstellung im Herbst wird von Alfa Romeo ein neues Giulietta Spyder Cabriolet erwartet mit um 10 cm verlängertem Radstand, um 3 PS gesteigerter Motorleistung, Fünfgang-Getriebe, horizontal angeordnetem Lenkrad und geteilter Lenksäule, um die bisher wenig angenehme Sitzposition des Fahrers zu verbessern. Außerdem wird dieses Modell eine längere Motorhaube haben und die Windschutzscheibe näher beim Lenkrad angebracht sein, um störende Luftwirbel zu vermeiden. Einer weiteren italienischen Meldung zufolge arbeitet Alfa Romeo auch an einem 1600 ccm-Motor, um hier Porsche etwas Konkurrenz zu machen.

*

Mit einem Fiat 500 Abarth stellte die Mannschaft Poltronieri, Guarnieri, unser Mitarbeiter Bernard Cahier, Manfredini, Giuberti und Cattini folgende neue Rekorde der Klasse bis 500 ccm auf: 4 Tage 10 457,87 km mit 108,93 km/st; 5 Tage 12 993,71 km mit 108,28 km/st; 15 000 km mit 107,69 km/st; 6 Tage 15 531,95 km mit 107,86 km/st; 10 000 Meilen mit 107,89 km/st und 7 Tage 18 186,44 km mit 108,25 km/h. Der von Abarth hergerichtete 479 ccm-Fiat-Motor mit 66 mm Bohrung und 70 mm Hub war 8,6 : 1 verdichtet und leistete 22 PS bei einer maximalen Drehzahl von 4800 U/min. Er hatte einen Weber-Vergaser 26 IMB und verbrauchte 1 Liter Kraftstoff auf 19,5 km. Seine Höchstgeschwindigkeit betrug 116,5 km/st.

*

Maurice Trintignant will in dieser Saison für Rob Walker, dem bekanntlich der Cooper-Climax gehört, mit dem Moss den GP von Argentinien gewann, die Rennen der Saison 1958 auf Cooper-Climax Formel 1 und 2 bestreiten . . . Die vom 21. bis 23. März stattfindende französische internationale Rallye Lyon-Charbonnières wird als erster ausländischer Wettbewerb für die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft gewertet. Startorte für diese Veranstaltung sind Barcelona, Bern, Bordeaux, Frankfurt, London, Lugano, Paris, Marseille und Turin. Nach der 580 bis 780 km langen Anfahrt nach Charbonnières haben die Teilnehmer von dort aus eine gemeinsame Route über 1270 km mit Durchschnitten von 56 bis 60 km/st zu absolvieren. Diese als Regelmäßigkeitsprüfung aufgezogene Fahrt enthält ferner fünf Sonderprüfungen . . . Zwecks Förderung des Automobilsportes wurde in Luxemburg die „Ecurie Luxembourg" gegründet, der neben anderen auch der luxemburgische Automobilmeister Honoré Wagner als Fahrer angehört. Präsident der neuen Ecurie ist der ehemalige Bugatti-Fahrer Jos Zigrand. Der luxemburgische Rennstall wird an mehreren europäischen Rennen teilnehmen . . . Der Amerikaner Masten Gregory will verschiedene Rennen für die schottische Ecurie Ecosse fahren . . . Die neue Automobilrennstrecke von Clermont-Ferrand wurde inzwischen fertiggestellt und abgenommen. Der 12,8 km lange Kurs weist 51 Kurven auf und soll eine Miniaturausgabe der Madonie-Rundstrecke sein, auf der die Targa Florio ausgetragen wird. Der Kurs von Clermont-Ferrand in den Auvergne-Bergen wird am 27. Juli mit einem Rennen für Gran Turismo-Wagen eröffnet werden . . . Die Ecurie Ecosse will mit zwei Jaguar D an den 500 Meilen von Monza teilnehmen. Ein Wagen wird zu einem Monoposto umgebaut werden . . . Der Grand Prix von Pau soll für Gran Turismo-Fahrzeuge und nicht für Rennwagen der Formel 1 und 2 ausgeschrieben werden. Man will so zusammen mit Reims und Clermont-Ferrand eine Art französische Gran Turismo-Meisterschaft schaffen . . . Auf Grund des Verbots der italienischen Regierung für Automobilrennen auf öffentlichen Straßen mußte der Gran Premio von Neapel abgesagt werden. In diesem Zusammenhang ist es natürlich interessant, zu erfahren, wieso Cavaliere Florio die Genehmigung für sein Rennen bekam, das ja auch auf öffentlichen Straßen ausgetragen wird . . . Der Portugiese Abreu Valente gewann auf Mercedes-Benz die 2300 km lange Portugal-Rundfahrt . . . Anläßlich des Genfer Automobil-Salons wird im ersten Stock des großen Saals eine Ausstellung berühmter Renn- und Rekordwagen stattfinden, bei der neben Mercedes-Benz-, Alfa Romeo- und Ferrari-Rennwagen auch der MG-Rekordwagen EX 181 gezeigt wird, mit dem Stirling Moss im vergangenen Jahr auf den Bonneville Salt Flats internationale Klassenrekorde aufstellte . . . Nach Geoffrey Duke wird nun auch der Engländer Dickie Dale in dieser Saison eine BMW 500 RS Solomaschine fahren. Während jedoch Duke als Fabrikfahrer startet, hat Dale seine BMW käuflich erworben.

*

Die über 3200 km lange Fernfahrt Lüttich–Brescia–Lüttich (nicht zu verwechseln mit der Monstre-Fahrt Lüttich–Rom–Lüttich) ist für die Zeit vom 17. bis 20. Juli angesetzt und offen für Kleinwagen bis 500 ccm. Zugelassen sind folgende Fahrzeuge der Klassen bis 250, 350 und 500 ccm: Kleinstwagen, deren Serie noch nicht die zur Homologierung notwendige Stückzahl erreicht hat. Dann Prototypen und Wagen, deren Zylinderinhalt geändert wurde, um möglichst nahe an den Wert von 500 ccm heranzukommen. Ebenso ist es auch erlaubt, bei Wagen, die ein über 500 ccm liegendes Zylindervolumen haben, das Volumen bis unter 500 ccm zu reduzieren. Außerdem sind serienmäßig hergestellte Fahrzeuge zugelassen, die nicht den Vorschriften des Anhangs J entsprechen, weil sie keine Türen haben. Nach der Ausschreibung können also auch Sportwagen und Gran Turismo-Fahrzeuge starten.

*

Gesamtsieger der Rallye Sestriere, 2. Lauf für die Europa-Rallye-Meisterschaft, wurden die Italiener Cussini/Argenti auf einem Fiat Abarth Zagato mit 3,7 Pkt. vor Bernay/Decoppet auf Alfa Romeo 1900 TI mit 25,2 Pkt., Marconi/Frescobaldi auf Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce mit 28 Pkt., Stardero/Bonino auf Alfa Romeo Giulietta TI mit 28,5 Pkt. und Zampiero/Bongiasca auf Porsche Carrera mit 37,1 Pkt. In den einzelnen Klassen gab es folgende Resultate: Gran Turismo über 2600 ccm: 1. Crone/Pomöller auf Mercedes-Benz 300 SL; bis 2600 ccm: 1. Zampiero/Bongiasca auf Porsche Carrera; bis 1300 ccm: 1. Marconi/Frescobaldi auf Alfa Romeo G.S.V.; bis 750 ccm: 1. Cussini/Argenti auf Fiat Abarth Zagato. Normale und verbesserte Tourenwagen über 1600 ccm: 1. Bernay/Decoppet auf Alfa Romeo 1900 TI; bis 1300 ccm: 1. Stadero/Bonino auf Alfa Romeo Giulietta; bis 750 ccm: 1. Borghesio/Bianchi auf Dyna-Panhard. Damen-Pokal: 1. Molander/Lundberg auf Saab 93. Die Rallye Sestriere ging über eine Distanz von 2787 km und wies fünf Sonderprüfungen auf. Gümo

Fortsetzung von Seite 11

Müssen wir das Sitzen noch lernen?

und solche wählen, die möglichst viel Fläche des Gesäßes tragen, nicht wie die Klavierschemel, die nur ein achtel Bäckchen balancieren. Die Polster müssen luftig sein, um die Wärmestauung zu vermeiden, und sie müssen elastisch sein, damit sie sich nach der Entlastung wieder völlig aufrichten können.

Die Oberschenkel liegen dann sanft ansteigend auf der Sitzfläche des Sessels, und zwar bis etwa eine halbe Handbreit oberhalb der Kniekehle. Die Kniekehle selbst darf nicht anliegen, weil in ihr die großen Blutgefäße dicht unter der Haut in den Unterschenkel hinabsteigen. Sie dürfen nicht gequetscht oder abgeklemmt werden, weil sonst die Gefäßwände leiden, die Unterschenkel und Füße anschwellen, kalt werden und schmerzen. Im Oberschenkel selbst liegen die Gefäße von dicker Muskulatur ummauert. Aber auch dort können sie noch gegen den Knochen gepreßt werden, wenn die Sitzfläche, wie früher z. B. in der Reichsbahn, mit einem Querwulst gegen das Abrutschen nach vorn gesichert ist. Man rutscht dann zwar weniger, aber man klemmt sich die Blutzufuhr zu seinen Füßen ab.

Die Unterschenkel und Füße senkrecht oder nach hinten abgewinkelt zu halten, ist nicht bekömmlich, weil die Füße dadurch in Knickstellung kommen. Durch die Pedale werden wir im Auto ja sowieso dazu erzogen, die Unterschenkel im offenen Winkel nach vorn zu strecken. Sehr kleinen Menschen und Leuten mit unverhältnismäßig kurzen Beinen, den sogenannten „Sitzriesen", kann es begegnen, daß sie genötigt werden, weit nach vorn zu rücken, womöglich auf das Anlehnen ganz zu verzichten, um, auf der Vorderkante ihres Sessels schwebend, die Pedale zu erreichen. Sie sollten sich die Hebelarme ihrer Pedale verlängern lassen. Die kleine Ausgabe erspart ihnen wesentlich höhere Doktorrechnungen für ihren vermeintlichen Rheumatismus, der nichts weiter ist als ein chronischer Ermüdungsschmerz ihrer falsch angespannten Beinmuskulatur.

Da unsere Füße durch unsern aufrechten Gang, durch erbliche und berufliche Belastung, durch angeborene Bänderschwäche und zahllose Verbildungen leichter und schwerer Art sowie durch fehlerhaftes Schuhwerk schon sehr zu leiden haben, sollten wir ihnen die Pflege angedeihen lassen, über die das kleine, praktische Buch von Thomsen „Gesunde Füße" im Umschau Verlag in leicht faßlicher Form berichtet.

Obwohl die Spötter meinen, daß der Fahrer seine Füße bereits mit abgeschrieben habe, muß er sie doch beachten, nicht nur als Mittler für Gas, Bremse, Kupplung und Scheinwerfer, sondern auch als wertvolle Mitarbeiter mit großer Empfindsamkeit. Von der Sicherheit und Schnelligkeit ihrer Reaktion kann sein Leben abhängen. Wenn sie schmerzen, geschwollen oder eingeschlafen sind, werden sie ihm schlechte Dienste leisten. Ihre Haltung ist vom Sitz weitgehend abhängig. Da die Pedale höchstens in der Länge ihrer Hebelarme und in der Dicke und Griffigkeit ihrer Beläge an das Einzelwesen angepaßt werden können, muß der Fahrer selbst beobachten, bei welcher Fußhaltung er am besten wegkommt. Je lockerer er seine Gelenke macht, je weniger Muskeln er in Spannung halten muß, desto besser werden sich seine Füße befinden. Jede Dauerspannung ist verkehrt. Sie kommt beim rechten Fuß sehr leicht zustande, wenn etwa der Sitz zu niedrig ist und der Fuß deshalb überstreckt werden muß, um das Gaspedal überhaupt bewegen zu können. Wenn hohe Absätze das Abrollen des Fußes nach vorn erschweren oder wenn der linke Fuß dauernd dicht über dem Kupplungspedal gehalten wird, werden die Muskeln des Fußrückens zu sehr beansprucht.

Auch das Kippen der Füße auf die Außenkante darf nur vorübergehend als Entspannungsübung benutzt werden, weil sonst die Muskulatur bis in die Waden hinauf überanstrengt wird. Gummiauflagen auf die Pedale, Gummikappen für den Scheinwerferknopf, Schuhwechsel vor und nach der Fahrt bei Frauen und kleine Gedächtnisstützen, wie z. B. das Anlehnen des rechten Fußes an den Tunnel der Kardanwelle, des linken an die Innenwand, erleichtern dem Fahrer die Fußhaltung und -schonung. Über allem aber steht, wie für die Haltung des ganzen Körpers, die Lockerung, die ständige Kontrolle der Entspannung in allen Muskelgebieten und die Sorge für ein richtiges Verhältnis zum Sitz.

Es kommt also doch nicht alle Schuld an unserm Fahrerweh auf das Haupt des Sitzes. Der Fahrer kann nicht nur durch die Wahl des für ihn günstigsten Wagens, sondern auch durch sein Verhalten im Sessel und durch Anwendung von Hilfsmitteln dazu beitragen, daß er weniger leiden muß. Wir wollen zusammenarbeiten. Wir wollen den Konstrukteuren sagen, wo es uns am meisten drückt, und sie sollen ihre

Polster dahin schieben. Wir müssen dabei aber immer an den ganzen Menschen denken, denn nur der ganze Mensch kann fahren. Das klingt sehr selbstverständlich, aber wir leben in der Zeit der Spezialisierung, und das Bremspedal wird von einem anderen konstruiert als die Lendenstütze. Deshalb geben auch die Sitzversuche mit dem hölzernen Oscar nur Teilergebnisse, die mit Fleisch- und Geist-Menschen kontrolliert und ergänzt werden müssen. Alle Versuche müssen über tagelange Fahrten ausgedehnt werden, denn unsere Haltung verändert sich von Stunde zu Stunde und so, wie er frühmorgens abfährt, kommt keiner an. *Prof. Dr. med. Gerhard Denecke*

Fortsetzung von Seite 26

Der Stoßdämpfer

den Arbeitsbedingungen angepaßt, abgedeckt sind, wodurch beim Ein- wie Ausfedern Dämpfwirkung entsteht. Der Kolben schließt nicht mit dem Zylinder ab, sondern läßt – in der Zeichnung nicht erkennbar – einen Ringspalt frei, über den die Stoßdämpferflüssigkeit zusätzlich (bei langsamer Hubbewegung primär) von oben nach unten bzw. umgekehrt strömen kann. Über dem Stoßdämpferölvolumen liegt ein zweiter Kolben (2), und im Raum 4 befindet sich Gas, dessen Austritt nach der Ölseite hin durch die Ringdichtung 3 verhütet wird. Die Gasfüllung steht in Normallage des Rades unter einem bestimmten, auf den Fahrzeugtyp abgestellten Anfangsdruck (etwa 30 atü). Man schafft hiermit sozusagen einen hochelastischen oberen Anschlag für die Dämpferflüssigkeit, die mit dem Druck des Gases zusammengepreßt wird und zunächst jedes Schäumen der Flüssigkeit unterbindet. Zugleich wird die Kolbenstange mit einer gewissen, sich aus den Durchmesserdifferenzen von Kolben und Kolbenstange ergebenden Kraft nach unten gepreßt, so daß das Wagenrad in jeder Dämpferstellung größeren Bodenkontakt aufweist als bei der normalen Stoßdämpferausführung. Dem eigentlichen Dämpfungsvorgang ist quasi eine Feder vorgeschaltet, welche für rascheste Rückführung des Rades nach dem Einfedern sorgt. Die erzielten Ergebnisse sind sehr beachtlich. Bei Starrachswagen war beispielsweise das seitliche Wegsetzen der Hinterachse in schnellgefahrenen Kopfsteinpflasterkurven kaum mehr zu beobachten. Natürlich ist die richtige Auswahl des Bilstein-Sicherheitsdämpfers (Lamellenpaket, Gasvorspannung usw.) eminent wichtig; aber das ist eigentlich selbstverständlich, wenn man die Zusammenhänge zwischen Federung und Dämpfung einerseits und den übrigen Fahrzeugabmessungen andererseits kennt. Die konstruktive Schwierigkeit dieses Dämpfers liegt in der sicheren Beherrschung der unteren Abdichtung auch nach langer Gebrauchsdauer.

Die seit einiger Zeit auch auf dem deutschen Markt erhältlichen Stoßdämpfer der holländischen Firma Koni, die durch ganz besonders präzise Fertigungsmethoden gekennzeichnet sind, entsprechen ihrem prinzipiellen Aufbau nach dem normalen Teleskopstoßdämpfer. Das geschlossene Außenrohr 8 enthält ein Ölreservoir, das über ein Bodenventil 14 Flüssigkeit in den eigentlichen Arbeitszylinder 5 abgeben kann. Die Kolbenstange 2 trägt den Kolben 10 mit den Ventilen 9 und 11, und die Funktion (doppelwirkend) ist genau, wie anfangs beschrieben. Eine Einstellmutter 12, die durch Verdrehen der Kolbenstange gegenüber dem Kolben höher oder tiefer gestellt wird, bewirkt eine Verstellung der Bypaßventil-Federvorspannung und damit eine schnelle Anpassung der Dämpfung an die Betriebsverhältnisse ohne Zerlegen des Dämpfers. Zugleich ist dieserart ein Nachstellen bei nachlassender Wirkung infolge langen Gebrauchs möglich. Die bei uns erhältlichen Koni-Spezial-„D"-Stoßdämpfer haben Garantiezeiten von 1 Jahr bzw. 30 000 km, danach werden im Defektfalle Austauschstoßdämpfer mit weiterer Garantie über ein halbes Jahr bzw. 10 000 km eingebaut. Das ist immerhin ein großes Wort, da es für eine außerordentlich solide Konstruktion spricht und – vollends auf schlechten Straßen – in keiner Weise von allen Stoßdämpferkonstruktionen ohne merkliches Nachlassen der Wirkung erreicht wird. Die Koni-Stoßdämpfer, deren hohes Lied bis vor kurzem nur die Sportfahrer hierzulande gesungen haben, werden inzwischen von BMW in den Typen 503 und 507 und auf Wunsch auch von Porsche eingebaut. Hier wie dort haben sie sich ausgezeichnet bewährt.

Das Problem der Schwingendämpfung tritt um so deutlicher in den Vordergrund, je höher die an die Federung gestellten Ansprüche sind. Federung wie Stoßdämpfung sind heute noch als Kompromißlösungen für die verschiedensten Betriebsbedingungen hinsichtlich Fahrbahn, Straßenlage und Belastung ausgelegt, und es wäre sehr wohl denkbar, daß eines Tages der Wunsch laut würde, diese Aggregate während der Fahrt je nach Sachlage von Hand oder vollautomatisch einstellbar zu machen. Dem Erfinder wie dem Entwicklungsingenieur steht auf diesem Gebiet die Welt noch offen. *bk.*

Und nochmals:

Der Beschleunigungsweg

Nachdem wir uns in der letzten Zeit wiederholt mit „Beschleunigung" befaßt haben und rege Korrespondenz darob mit einigen Lesern zu führen hatten, sei abschließend das ganze Gebiet nochmals beleuchtet. Anlaß dazu gibt der Vergleich der beiden Sportwagen Mercedes 300 SL und BMW 507 in Heft 4/1958, wo es die genauen Meßdaten bzw. „Beschleunigungskurven" erlauben, exakter auf die einzelnen Zusammenhänge einzugehen.

Primär ist Beschleunigung der Geschwindigkeitszuwachs pro Zeiteinheit, sekundär wird während der Beschleunigungszeit auch Weg zurückgelegt. Bei gegebener Beschleunigung wachsen in einem bestimmten Zeitraum also Geschwindigkeit wie Weg an. Solange diese Beschleunigung gleiche Größe behält (z. B. beim freien Fall im luftleeren Raum), ist die Abhängigkeit der Größen Zeit, Beschleunigung, Geschwindigkeit und Weg klar geregelt, denn es ist die Geschwindigkeit

$$v = b \cdot t \ (m/sec^2 \cdot sec = m/sec)$$

und der Weg

$$s = \tfrac{1}{2} \cdot b \cdot t^2 \ (m/sec^2 \cdot sec^2 = m),$$

wenn b die Beschleunigung (m/sec^2) und t (sec) die Zeit bedeutet und alles auf den Moment des „Starts" ($t = 0$, $v = 0$, $s = 0$) bezogen wird. Beim Start des Kraftfahrzeugs lassen sich diese Formeln nicht verwenden, weil die Beschleunigung eben nicht konstant, sondern in den unteren Gängen größer ist und innerhalb der einzelnen Gänge mit wachsender Geschwindigkeit abnimmt. Ist bei $t = 0$ wieder $v = 0$ und $s = 0$, so wird vielmehr nach den Regeln der Mathematik

$$v = \int_0^t b\,dt \ (m/sec) \quad \text{und} \quad s = \int_0^t v\,dt \ (m).$$

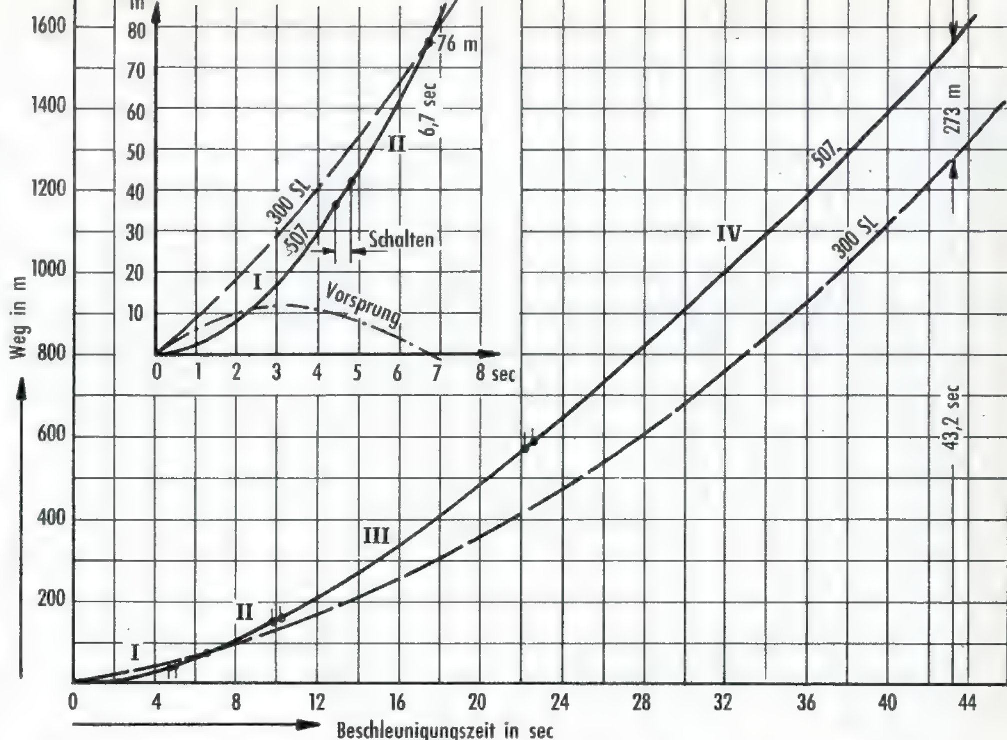
Ist der Verlauf der effektiven Beschleunigung über die Zeit durch einen mathematischen Zusammenhang bekannt, so lassen sich die entsprechenden Werte für v und s errechnen. In der Automobilpraxis ist normalerweise anhand der „Beschleunigungsdaten" der Verlauf der Geschwindigkeit über der Beschleunigungszeit gegeben (unser „Beschleunigungsdiagramm"), und es wurde ja schon dargelegt, daß der Weg s der Größe jener Fläche proportional ist, die sich zwischen Abszissenachse und „Beschleunigungskurve" für die betrachtete Zeit t bildet. Im allgemeinen tritt der Beschleunigungsweg in seiner Bedeutung hinter der erreichten Geschwindigkeit zurück. Das ist nicht ganz gerecht, denn im Verkehrsgeschehen ist es oft so, daß für den Beschleunigungsvorgang nur eine bestimmte Wegstrecke verfügbar ist, innerhalb welcher eine möglichst hohe Geschwindigkeit erzielt werden soll. Der Fahrer wird in solchen Fällen weder auf die Stoppuhr noch auf den Tachometer schauen. Beim Starten an einer Kreuzung wird das lebendigere Fahrzeug bis zu den zulässigen 50 km/h einen größeren Weg zurückgelegt haben als das lahme, jenes also weit hinter sich lassen. Dies ist das eine Ergebnis guter Beschleunigung. Das lebendige Fahrzeug wird beim Beschleunigen ab Stand, etwa nach dem Anfahren hinter einem stehenden Fahrzeug, eine Lücke von 200 m im Gegenverkehr sicherer ausnützen als das lahme, weil es auf kurzem Wege hohe Geschwindigkeit erreicht. Das ist das zweite, „sekundäre" Ergebnis guter Beschleunigung.

Leider läßt die Kurve für den Verlauf der Geschwindigkeit über der Beschleunigungszeit nur eine ungefähre Schätzung über den dabei zurückgelegten Weg zu, denn es heißt ja, die Größe der oben erwähnten Fläche unter der Geschwindigkeitskurve zu schätzen. Bedienen wir uns deshalb der beiden Musterbeispiele BMW 507 und 300 SL, um die Verhältnisse klarer herauszuschälen. Die entsprechenden „Beschleunigungskurven" sind Heft 4/1958, Seite 11, zu entnehmen, und zwar für die Beschleunigung ab Stand mit Durchschalten und ab 30 km/st im oberen Gang. Da die 300 SL-Kurve für die Durchschaltbeschleuni-

gung ständig über jener des 507 verläuft, ist seine Überlegenheit klar, erreicht doch der 300 SL in 30 sec 189 km/st, der BMW 165 km/st. Der Mercedes legt im gleichen Zeitraum auch den größeren Weg zurück, denn für 1000 m benötigt er nur 29,2 sec, der BMW jedoch 31,5 sec. Hier kann es gar keine Diskussion geben.

Kritischer wird es schon bei der Beschleunigung im direkten Gang, denn innerhalb der ersten 10 sec ist der BMW unterlegen, wird dann aber ebenso deutlich bis 28,6 sec besser. Zweifellos wird zunächst der Mercedes wegziehen, dann aber vom BMW überholt werden, um schließlich doch wieder zu überholen. Nach welchen Wegstrecken diese Überholvorgänge erfolgen, ist den „Beschleunigungskurven" keineswegs anzusehen, denn die Zeitpunkte 10 bzw. 28,6 sec, wo sich die Kurven schneiden, sagen nur aus, daß dort beide Fahrzeuge dieselbe Geschwindigkeit von 65 bzw. 133 km/st besitzen.

Es bleibt nichts anderes übrig, als in den sauren Apfel zu beißen und die Flächen unter den Geschwindigkeitskurven zu vergleichen. Die Ermittlung der Fläche selbst kann mit dem Planimeter geschehen – einem ziemlich kostspieligen und auf einer Redaktion sonst sehr überflüssigen Instrument – oder aber durch Auszählen der „Millimeter"-Fächlein unter beiden Kurven. Dann kommt noch die Maßstabsfrage, denn die Geschwindigkeiten sind in km/st angegeben, während wir für die Ermittlung des Weges in Meter die Geschwindigkeit in m/sec brauchen. Kurz und gut: Ein solches „Millimeterfach", dargestellt einerseits durch 0,2 sec und andererseits durch 1 km/st, entspricht schließlich 0,0556 m, das



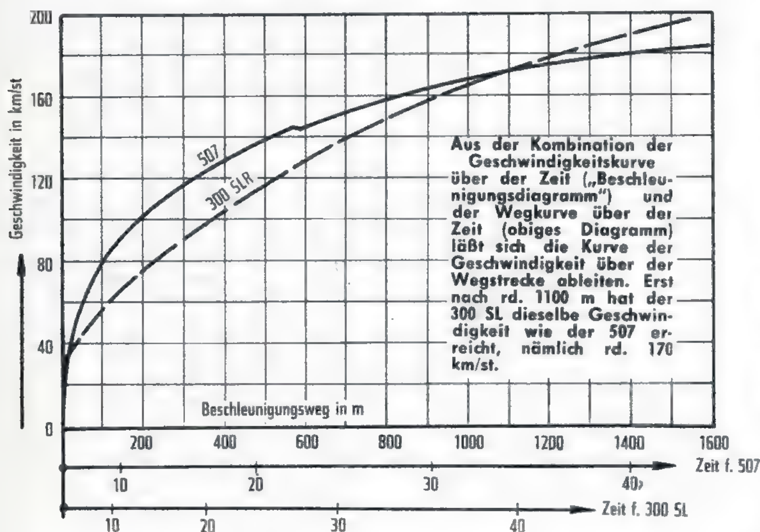
Hier ist der Beschleunigungsweg für den BMW 507 (voll ausgezogen) und für den Mercedes 300 SL (gestrichelt) in Abhängigkeit von der Beschleunigungszeit aufgetragen, wobei der BMW ab Stand mit Durchschalten, der Mercedes ab 30 km/st im direkten Gang beschleunigt. Nach 6,7 sec wird der Mercedes überholt, und der Vorsprung des BMW wächst. Nach 43,2 sec, wo beide Wagen dieselbe Geschwindigkeit aufweisen, beginnt der Mercedes aufzuholen, muß aber dann schon 273 m Vorsprung des BMW gutmachen. Das Diagramm in der oberen linken Ecke zeigt dasselbe in größerem Maßstab. Nach 3 sec haben beide Wagen dieselbe Geschwindigkeit von 40 km/st; ab hier holt der BMW auf, hat aber 12 m Vorsprung aufzuholen, was nach weiteren 3,7 sec bzw. nach insgesamt 6,7 sec bzw. 76 m Weg der Fall ist.

durch dickere Striche gebildete Quadrat (10 km/st und 2 sec) entsprechend einem Beschleunigungsweg von 5,56 m.

Beide Fahrzeuge fahren zunächst parallel zueinander mit exakt 30 km/st und beschleunigen dann ab einer bestimmten Marke ($t = 0$ und $s = 0$) nach besten Kräften. Schon schiebt sich der Mercedes dank besserer Beschleunigung nach vorn, aber keineswegs so deutlich, wie man vielleicht vermuten könnte, beträgt

doch der Vorsprung nach 4 sec erst 0,9 m (40,9 gegen 40,0 m), nach 8 sec erst 2,4 m (96,6 gegen 94,2 m) und beim Erreichen derselben Geschwindigkeit von 65 km/st nach 10 sec 2,8 m. Erst ab hier holt der BMW dank seiner jetzt schneller anwachsenden Geschwindigkeit auf und überholt seinerseits ziemlich genau nach insgesamt 14 sec, nachdem beide Wagen 209 m zurückgelegt haben. Er hat dabei 81,5 km/st Geschwindigkeit, der Mercedes „nur" 78 km/st. Etwa von der 22. Sekunde ab legt der 300 SL aber an Geschwindigkeit gewaltig zu, allerdings ist er dort schon mit 10 m im Rückstand (413 gegen 423 m). Um sie aufzuholen, bedarf es weiterer 16 sec, denn erst nach insgesamt 38 sec entsprechen sich die Beschleunigungswege beider Fahrzeuge mit 1028 m, wobei der Mercedes dann immerhin auf 168 km/st, der BMW auf 158 km/st angelangt ist. Wir wollen daraus lernen, daß es ein Trugschluß wäre, die Zeitpunkte des Überholens mit 10 bzw. 28,6 sec aus dem „Beschleunigungsdiagramm" herauszulesen, denn in Wahrheit ist dort der BMW noch mit 2,8 m bzw. der Mercedes mit etwa 22,5 m im Rückstand. Eine solche Betrachtung ist nicht minder interessant, um aufzuzeigen, welche Gesamtwege notwendig sind, wenn sich etwa gleich temperamentvolle (oder lahme) Fahrzeuge überholen wollen und es auf ein Duell ankommen lassen: Mehr als ein Kilometer ist im betrachteten Beispiel erforderlich, um den Mercedes endgültig nach vorn kommen zu lassen.

In Heft 4 wurde ein weiterer Vergleich gezogen, nämlich der ab Stand mit Durchschalten beschleunigte 507 wurde dem aus 30 km/st im direkten Gang beschleunigenden Mercedes gegenübergestellt. Auch hier darf man dem „Beschleunigungsdiagramm", das ja nur den *Geschwindigkeits*verlauf über die Zeit schildert, nichts Falsches entnehmen. So hatten beide Fahrzeuge nach genau 3 sec dieselbe Geschwindigkeit von 40 km/st erreicht, aber das ist nicht der Zeitpunkt des wahren Überholens. Die Sache sieht vielmehr so aus: Naturgemäß ist der Mercedes zunächst im Vorteil, er hat nach 2 sec bereits 18,7 m zurückgelegt, der BMW hingegen nur 8,1 m, und nach den bewußten 3 sec, wo gleiche Geschwindigkeit erreicht ist, beträgt der Vorsprung sogar runde 12 m. Bis diese Wegdifferenz aufgeholt ist, also das tatsächliche Überholen eintritt, muß man weitere 3,7 sec zuwarten, und inzwischen sind insgesamt von beiden Wagen 76 m zurückgelegt worden. Der BMW hat dabei ziemlich genau 75 km/st erreicht, der Mercedes aber erst 53 km/st. Der Vorsprung des 507 wird jetzt schnell größer und beträgt in der 10. Sekunde, wo gerade in den 3. Gang geschaltet wird, 11,2 m (141,5 gegen 130,3 m), in der 20. Sekunde schon 127,5 m, in der 30. Sekunde 229 m und beim Erreichen gleicher Geschwindigkeit – ab wo der Mercedes überhaupt erst „aufholen" kann – nach 43,2 sec gar 273 m (1555 gegen 1282 m). Der Schnittpunkt beider „Beschleunigungskurven" kann nur aussagen, daß nach diesen 43,2 sec dieselbe Geschwindigkeit erzielt ist und das bisher langsamere Fahrzeug allmählich aufholen kann. Leider reicht das „Beschleunigungsdiagramm" nicht weit genug hinauf, um verfolgen zu können, wann das tatsächliche Überholen – gleicher zurückgelegter Weg für beide Wagen! – eintritt. Das dürfte weitere 30 sec oder mehr in Anspruch nehmen. Auch so ist schon interessant, daß 273 m aufzuholen sind, und das nach etwa 1½ km-Beschleunigungsstrecke des BMW. Vermutlich müßte man 3–4 km freie Wegstrecke vor sich haben, um den Vergleich in der Praxis auszuprobieren.



Aus der Kombination der Geschwindigkeitskurve über der Zeit („Beschleunigungsdiagramm") und der Wegkurve über der Zeit (obiges Diagramm) läßt sich die Kurve der Geschwindigkeit über der Wegstrecke ableiten. Erst nach rd. 1100 m hat der 300 SL dieselbe Geschwindigkeit wie der 507 erreicht, nämlich rd. 170 km/st.

Daß die hier errechneten Wege keineswegs theoretischer Natur sind, läßt sich durch die Angabe der Beschleunigungszeit für den stehenden Kilometer des 507 nachweisen. Der BMW schafft diese 1000 m in 31,5 sec; die Errechnung des Weges ergibt für diese Zeit 984 m, so daß der Fehler in der graphischen Wegermittlung mit Sicherheit unterhalb 2% liegt. Das ist für eine solche Methode ganz schön, um so mehr, als die Feststellung der Beschleunigungszeit für den stehenden Kilometer ja auch Toleranzen hinsichtlich Uhr und exaktem Abstand der Kilometersteine beinhaltet.

Die hier durchgerechneten Beispiele können zum Nachdenken anregen. Sie sollen aber in erster Linie den Zusammenhang zwischen den für die Beschleunigung maßgebenden Faktoren erhellen und einige naheliegende Irrtümer vermeiden helfen. Die in den Testen gegebenen „Beschleunigungsdiagramme", die in Wahrheit ja den Geschwindigkeitsverlauf über der Beschleunigungszeit widerspiegeln, sagen nur indirekt etwas über die Beschleunigungswege aus, wenn sie auch sehr wohl zur Ermittlung dieser Wege geeignet sind. So entspricht hier das von 20 km/st bzw. 4 sec gebildete Fach einer Wegstrecke von 22,2 m. Freilich könnte man auch den Beschleunigungsweg in Abhängigkeit von der Zeit am Fahrzeug ermitteln und graphisch darstellen, müßte dann aber daraus die erreichten Geschwindigkeiten ableiten (Differentiation der Weg-Zeit-Kurve bzw. Ermittlung der Steilheit der Kurve zu den einzelnen Zeitpunkten). Die primäre Definition der Beschleunigung als Geschwindigkeitszuwachs pro Zeiteinheit legt es nahe, es beim ursprünglichen und in der Praxis ja überall eingeführten Diagramm zu belassen. Was nicht ausschließt, daß der näher Interessierte dieses Diagramm hinsichtlich der Beschleunigungswege auswertet. *bk*

Brief aus England

Das Jahr 1957 brachte der britischen Automobilindustrie einen neuen Produktionsrekord: Die Gesamtproduktion von 1 150 818 Fahrzeugen lag um über 150 000 höher als im Vorjahr. Der Anstieg geht auf das Konto der Personenwagen, von denen 860 842 gegenüber 707 594 im Jahr 1956 hergestellt wurden. Die Nutzfahrzeugproduktion ging von 298 609 auf 289 976 zurück. Der Export lag mit 549 555 Fahrzeugen höher denn je, dazu kommen noch 114 965 Traktoren. Hauptabnehmer waren die Vereinigten Staaten, die mit 94 867 mehr als doppelt soviel britische Wagen kauften wie im Vorjahr (38 205!). Australien wurde dadurch auf den zweiten Platz verdrängt, zumal dort Importrestriktionen die Automobileinfuhr behinderten. Südafrika kaufte 42 000 Wagen (1956 22 000), Neuseeland 32 900, Kanada 28 872, Schweden 20 269 und Belgien 17 611. Leider wurden keine offiziellen Zahlen darüber veröffentlicht, welche Typen im Export am erfolgreichsten waren.

*

Nachdem das Großfeuer vor einem Jahr ein Viertel der Werksanlagen zerstört hatte, verdoppelte Jaguar inzwischen die Produktion. Der Export erhöhte sich um 5%, nach USA um 6%, obwohl der XK 150 einige Zeit nur beschränkt gebaut wurde. Die Produktion des XK SS wurde nach dem Feuer nicht wieder aufgenommen.

*

Ein 2,6 Liter-Wolseley 6/90 gewann im Gesamtklassement des australischen Mobilgas - Wirtschaftlichkeitswettbewerbes mit einem Durchschnittsverbrauch von 8,3 Liter/100 km über eine Gesamtstrecke von 1970 km. Die Klasse bis 1500 ccm gewann ein Austin A 55 mit 7 Liter/100 km, bis 1100 ccm ein Morris Minor mit 5,65 Liter/100 km.



Auch vom Vauxhall Victor gibt es jetzt eine recht ansprechende Kombi-Ausführung. Sie ist wie alle Vauxhall-Wagen auch mit automatischer Kupplung lieferbar. Somit dürften Opel Rekord und Opel Kapitän die einzigen General Motors-Wagen sein, die nur mit herkömmlicher Kraftübertragung erhältlich sind.

*

Die Aktienmehrheit der Firma Meadows, die den Frisky Kleinwagen herstellt, ging jetzt an die Flower-Group, eine größere Automobilhandelsgesellschaft, über. Zunächst soll das offene zweisitzige Modell mit Kunststoffkarosserie und 325 ccm-Villiers-Zweitaktmotor in einer Fabrik in Wolverhampton gebaut werden. Die Lieferung soll Ende April beginnen. Mit einem Prototyp fuhr Gordon Bedson im Anschluß an die Rallye Monte Carlo die 1337 km von London nach Monte Carlo in 22 Stunden und 6 Minuten. Das entspricht einem Durchschnitt von 60,8 km/st.

*

Im Alter von 82 Jahren verstarb Victor Riley, einer der Mitbegründer der Riley Motor Company. Sein Vater gründete 1890 eine Fahrradfabrik, 1903 machten sich Victor Riley und seine Brüder selbständig und begannen, Automobile und Automobilteile zu bauen. Um 1912 waren sie die größten Speichenrad-Hersteller der Welt, sie lieferten an Rolls Royce, Napier, Daimler, Benz und Panhard. Nach dem ersten Weltkrieg bauten sie in Coventry nur noch Automobile, seit 1923 war Victor Riley als Nachfolger seines Vaters, der bald nach der Gründung seine anfängliche Skepsis gegenüber dem Auto aufgegeben und das Unternehmen seiner Söhne unterstützt hatte, Präsident der Gesellschaft. 1938 kaufte Lord Nuffield die Firma auf, und Victor Riley setzte sich 1939 zur Ruhe. Inzwischen ist der Name Riley lediglich noch eine Typenbezeichnung.

Gordon Wilkins

Wichtiger Hinweis für unsere Postbezieher!

Wenn Sie AUTO/MOTOR und SPORT unregelmäßig oder verspätet erhalten sollten, dann reklamieren Sie bitte zunächst bei Ihrem Postamt. Bitte, schreiben Sie uns erst dann, wenn Ihre Reklamation ergebnislos bleiben sollte.

Vertriebsabteilung AUTO/MOTOR und SPORT

Wir haben in einer Reihe von Zeitschriften das gleiche Inserat erscheinen lassen. Aber die eingegangenen Anfragen aufgrund der Insertion in Ihrer Zeitschrift und die daraus resultierenden Aufträge machen ein Vielfaches aus gegenüber anderen Zeitschriften.
M. in Lindau

Teile Ihnen mit, daß ich den zum Verkauf stehenden Porsche-Wagen schon nach Erscheinen des 1. Inserats verkaufen konnte.
J. in Köln

Es dürfte Sie freuen, daß ich Ihnen mitteilen kann, daß im letzten Jahr von allen zur Insertion herangezogenen Zeitungen Ihr Blatt die besten Erfolge brachte.
B. in Seesen

das AUTO MOTOR UND SPORT

- die größte unabhängige deutsche Motorzeitschrift - wird wegen ihres spritzig redigierten Inhalts von der ersten bis zur letzten Seite begeistert gelesen. Verständlich, daß auch der Kleinanzeigenteil besondere Aufmerksamkeit findet und deshalb den Inserenten so große Erfolge bringt. Bitte, machen Sie einen Versuch.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum DM 1.50, bei Stellengesuchen nur DM 1.—. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 1.50. Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt.

Rabatt: 2 Anzeigen 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20%

Verwenden Sie bitte den anhängenden Bestellzettel oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Einschaltung in die nächsterreichbare Ausgabe.

Hier ausschneiden

An
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text in „das AUTO, MOTOR und SPORT" auf, und zwar .... ×

....

....

....

....

....

....

....

....

....

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse* — unter Chiffre* — erscheinen.
**Nichtgewünschtes ist gestrichen.*

Name: ....

Ort: .... Datum: ....

Straße: .... Nr.: ....

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

Bei Zuschriften auf
Kennzifferanzeigen
bei Zuschriften auf
Chiffreanzeigen
bei Bewerbungen auf
Stellenangebote
bitten wir stets die jeweiligen

Kennzahlen
wie Chiffre-Nr., Postfach-Nr., Kontroll-Nr.

unbedingt anzugeben!

Dies ist für ordnungsgemäße Bearbeitung Ihres Anliegens wichtig und wertvoll und sollte daher in Ihrem eigenen Interesse nicht vergessen werden!

ADLER

Adler-Limousine, 4-Zyl., Vorderradantrieb, Fabrik.-Nr. 155 884, Motor-Nr. 71 851, Bauj. etwa 1931–1934. Suche Ersatzteilliste und Bedienungsanleitung. Wer kann mir Ersatzteile liefern? Gerard J. Ward, 3884 Washington Park, Newburgh Hts, Ohio (USA). 5458/1469

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Giulietta-Sprint-Veloce-Coupé 57, blau, 1. Hand, 22 000 km; div. preiswerte Giul.-Coupés u. Cabr. sowie 1900-Super-Limousinen. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 5459/1470

1900 Super-Sprint-Coupé, 2/2sitzig, neu bereift, Stahlschiebedach, Liegesitze, ca. 30 000 km, gut gepflegt, zu verkaufen. Nehme evtl. Gebrauchtfahrzeug in Zahlung. Angebote unter 5981 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5457/1469

BMW

BMW-Ersatzteile
für ältere Typen ab Lager
A. Fischer, Maschinenbau
München 13, Heßstraße 4, Telefon 2 07 09

Dixi, hübscher 2sitz. Roadster, Spez.-Karosserie, Raum Bremen, DM 550.– zu verkaufen. Angebote unter 5982 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5470/1470

328 Motor, V-Kopf, besonders schnell, verkauft Tel. München 36 19 83 oder Angebote unter 5983 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5471/1470

Suche Sperrdifferential, verkaufe 1,5 l Sportmotor, Alu-V-Kopf, 90 PS/80 Oct. und 2 l-Motor, 115 PS/80 Oct., mit 2 Spez.-Renngetrieben. G. Bechem, Hagen-Berchum. 5472/1471

502, 3,2 Liter, schwarz, mit Radio u. Zubehör in ausgezeichnetem Zustand zu verkaufen. Peter Lindner, Frankfurt a. M., Blittersdorffplatz 39. Tel. 33 61 67. 5473/1471

502, sehr erfolgreiches Rallye-Fahrzeug mit zusätzl. Felgen, Spez.-Stoßdämpfern, sehr schneller Maschine, Schlafsitzen, Radio usw. zu verkaufen. Nähere Auskünfte: Jaguar-Import, Wiesbaden, Taunusstraße 52, Tel. 2 03 00. 5474/1471

327/28, Sport-Cabriolet, Klimaanl., Tourenzähler, Schnellgang, Rennverschl., Außenkoffer, alle Extras, neues Verdeck, Spitze 160, Norm 9,5 Ltr., unfallfrei, Garantiefahrzeug. Angebote an F. Lambart, Berlin NW 87, Klopstockstraße 9. 5514/1474

BORGWARD

Gelegenheit! Borgward Hansa 2400, Lim. 58, schwarz, Direktionswagen, Radio, Ww.-Reifen, wie neu, 1300 km, günstig zu verkaufen. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Tel. 1 07 06. 5460/1470

DKW

Sitze und Innenverkleidung für 3 — 6, alles Kunstleder, grau, neuwert., zu verkaufen. Herbert Maletz, Göttingen, Friedr.-Naumann-Straße 74. 5475/1471

Steuer, Recht, Versicherung

Kein „Einordnen" zur Straßenmitte bei der Ausfahrt aus einem Grundstück

Das Oberlandesgericht Neustadt hat sich in einem Urteil (1 U 54/57) erneut mit den Sorgfaltspflichten eines Kraftfahrers beim Ausfahren aus einem Grundstück befaßt. Auf einer Bundesstraße war es zu einem Unfall gekommen, als ein Personenwagen sich der Einmündung eines Verbindungsweges zu einer Fabrik näherte. Aus diesem Verbindungsweg kam nämlich ein anderes Kraftfahrzeug herausgefahren. Der Fahrer wollte die Fahrt auf der Bundesstraße in der gleichen Richtung wie der Pkw-Fahrer fortsetzen. Als er sich davon überzeugt hatte, daß von links kein Gegenverkehr kam, überquerte er die halbe Straßenbreite und fuhr auf die Straßenmitte vor, um dort die Vorbeifahrt des von rechts kommenden Pkw abzuwarten. Der Fahrer des Pkw bremste jedoch vor dem Hindernis auf der Straßenmitte und fuhr so weit nach rechts, daß sein Fahrzeug in den Straßengraben geriet. Es entstand dadurch Personen- und Sachschaden.

Das Oberlandesgericht hielt den aus dem Verbindungsweg gekommenen Kraftfahrer für überwiegend schuldig und verurteilte ihn zur Zahlung von 4/5 des entstandenen Schadens. Zur Begründung führte das Gericht aus, daß bei der Ausfahrt aus einem Grundstück eine andere Fahrweise zu beachten sei als etwa beim Einbiegen von einer Straße auf eine andere Straße. Beim Einbiegen sei das „Einordnen" zur Straßenmitte richtig. Beim Einfahren aus einer Grundstücksausfahrt gebühre jedoch in jedem Fall dem fließenden Verkehr der Vorrang. Das Vorrecht des fließenden Verkehrs beziehe sich dabei auf die ganze Straßenbreite. Der Ausfahrende hätte daher nicht bis zur Straßenmitte fahren dürfen, um sich dann hinter dem anderen Fahrzeug einzuordnen. 1/5 des Gesamtschadens muß dessen Fahrer allerdings wegen der „Betriebsgefahr" seines Fahrzeuges selbst tragen.

Rollen auch noch bei 1,5 Promille?

Bei einem Blutalkoholgehalt von 1,5 Promille wird von den Gerichten ausnahmslos angenommen, daß ein Kraftfahrer infolge des Alkoholgenusses „absolut fahruntüchtig" ist.

Das Oberlandesgericht Hamm hatte kürzlich (1 Ss 1807/56) die Frage zu entscheiden, ob ein Fahrer mit einem Blutalkoholgehalt von „erheblich mehr als 1,5 Promille" auch dann wegen „Trunkenheit am Steuer" bestraft werden könne, wenn er seinen Wagen nur über einen Berg hinunterrollen läßt. Dies hatte ein betrunkener Kraftfahrer getan, weil der Motor nicht mehr in Gang zu bringen war. Am Fuß des Berges hatte er den Wagen dann ordnungsgemäß abgestellt.

Das Oberlandesgericht Hamm entschied, daß in einem solchen Fall ein erheblich höherer Blutakoholgehalt zum Nachweis der absoluten Fahruntüchtigkeit erforderlich sei. Die Grenze von 1,5 Promille sei nämlich durch die größere Gefährlichkeit von Kraftfahrzeugen im Verhältnis zu anderen Fahrzeugen berechtigt. Besonders gefährlich in diesem Sinne seien Kraftfahrzeuge aber nur dann, wenn der Motor intakt sei. Falle die motorische Antriebskraft für geraume Zeit aus, dann minderten sich auch die Anforderungen, die an den Fahrer eines solchen „motorlosen" Fahrzeugs zu stellen seien.

Ebenso wie bei einem Radfahrer ein höherer Grenzwert als 1,5 Promille für die absolute Fahruntüchtigkeit anzusetzen sei, müsse dies auch für denjenigen gelten, der ein Auto ohne Motorkraft fahre.

Autorisierter Kundendienst gilt als zuverlässig

In der Fahrschule erhält jeder Führerscheinanwärter eingeimpft, daß er als Kraftfahrer seinen Wagen ständig auf Verkehrssicherheit überwachen muß. Gegen eine Überspannung dieser Sorgfaltspflicht hat sich das Oberlandesgericht Celle in einem Urteil (2 Ss 31/57) gewandt.

Das Gericht entschied nämlich, daß ein Kraftfahrer seine Sorgfaltspflicht grundsätzlich schon dann erfüllt habe, wenn er eine zuverlässige Reparaturwerkstätte mit der ständigen Überprüfung seines Wagens auf Betriebssicherheit beauftragt habe und wenn er dann seinen Wagen gerade erst nach einer solchen Inspektion aus der Werkstatt zurückbekommen habe. Er könne sich dann darauf verlassen, daß die Überprüfung fachmännisch in dem erforderlichen Maße durchgeführt worden sei. Man könne von ihm in dieser Situation nicht verlangen, daß er ohne besondere Veranlassung auch seinerseits noch einmal z. B. die Handbremse überprüfen müsse.

Im Einzelfall kann es zweifelhaft sein, welche Werkstatt das Gericht als „zuverlässig" gelten läßt. Dazu stellt das Oberlandesgericht Celle fest: Handelt es sich um eine von einem großen Autowerk (hier: Opel) autorisierte Großhändlervertretung mit entsprechendem Kundendienst, dann darf der Kraftfahrer sie „nach allgemeiner Erfahrung als zuverlässig ansehen".

Vorfahrt an Engpässen

Schmale Straßen werden häufig durch parkende Fahrzeuge so verengt, daß noch die Durchfahrt für ein Fahrzeug frei bleibt. Vorfahrt hat dann im allgemeinen das Fahrzeug, das den Engpaß zuerst erreicht hat; der entgegenkommende Verkehr muß warten.

Eine beachtenswerte Weiterentwicklung dieses Verkehrsgrundsatzes brachte jetzt ein Urteil des Oberlandesgerichts Bremen (Ss 10/57). Dort heißt es, daß ein Straßenengpaß in diesem Sinne nur dann vorliegt, wenn von zwei sich begegnenden Fahrzeugen keines die Engstelle durchfahren könne, ohne auf die Fahrbahnseite des anderen zu geraten.

FERRARI

Ferrari



GT 250 Granturismo-Coupé 58 – der Wagen für den anspruchsvollsten Fahrer: 12 Zyl. – 240 PS – 3 Ltr. – Verbr.: 16 l/100 km – Spitze: über 250 km/st! Auskunft unverbindlich durch

Allein-Importeur AUTO-BECKER
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06 5469/1470

FIAT

Fiat 1100 Neckar-Sport-Cabrio 56, rot, Ww.-Reifen, 1. Hand, 13 400 km, für DM 6500.– zu verkaufen. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 5462/1470

1100 TV-Spyder, 57, 2sitzig, mit Coupéaufsatz, 9000 km, neuwertig, DM 8200.–. **Merz & Papst,** Stuttgart, Kronenstraße 6.

Verkaufe 1100 TV, 50 000 km, zweifarbig, mit Radio u. div. Sonderzubehör. Preis DM 4300.–. Dieter Lang, Zell/Wiesental (Baden), Bahnhofstr. 10. 5476/1471

1100 TV, 50 PS, 140 km/st, Motor 30 000 km, Fahrwerk 65 000 km. Außerordentl. gepflegtes Liebhaberfahrzeug in völlig einwandfr. Zustand. Einzelsitze mit zweifarbiger Spezialpolsterung, Blaupunkt-Radio „Frankfurt", Zweiklanghorn, Scheibenwascher u. a. Festpreis DM 5500.–. Angebote unter 5984 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5477/1471

FORD

Ford 17 M-Limousinen in div. Farben, mit u. ohne Schbd., neuwertig am Lager! Ferner große Auswahl in preisgünstigen Ford 15 M und 12 M. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Tel. 1 07 06. 5461/1470

12 M Gelegenheitskauf, 12 000 km, Bauj. 57, Heizung, Radio, blau, hell. Dach, Ausstattung 15 M, best. gepflegt, verkauft preisw. Witte, Bergisch Gladbach, Schulstr. 92. 5478/1471

Eifel-Sport, einwandfr. Zustand zu verkaufen, evtl. in Teilen oder gegen reparaturbed. Kleinw. zu tauschen. Zuschriften unter 5985 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5479/1471

GUTBROD

Superior, auch reparaturbedürftig, gesucht. Angebote unter 5986 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5480/1471

JAGUAR

JAGUAR-Importeur
P. Lindner, Frankfurt am Main

Service und Ersatzteillager:
Leipziger Straße 88, Tp 77 90 88

Verkauf und Verwaltung:
Blittersdorffplatz 39, Tp 33 61 67

XK 140, Sportcoupé 56, schwarz, rotes Leder, absolut neuwertig, DM 13 500.–. **Merz & Papst,** Stuttgart, Kronenstraße 6.

KARMANN-GHIA

Karosse, Bauj. Dez. 1957, nach leichtem Unfall in Spezialwerkstätte inst., neu lackiert, rot-schwarz, neuw. Zustand, für DM 2000.– zu verkaufen. Angebote unter 5987 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5481/1471

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt a. M.-Höchst, Brüningstr. 32. An- und Verkauf, Ersatzteile. 5482/1471

MERCEDES

Div. Merc. 300 SL-Roadster und -Coupés; div. Mercedes 300 S-Coupés u. -Cabrios; Merc. 220 S-Coupé 57, schwarz, 6800 km; Merc. 190 SL-Roadster 58, rot, Radio, Ww.-Reifen usw., 15 700 km; Merc. 220 A-Cabrio 55, grün, Radio, Liegesitze, Ww.-Reifen usw., 1. Hand, 88 000 km, At.-Motor, 3000 km; Merc. 220 B-Cabrio 51, rot, 1. Hd., Radio, sehr gut erh., 117 000 km., At.-Motor 10 000 km, sehr preisw.; Merc. 170 VA-Cabrio 51, gut erh., 1. Hd., 64 000 km; Großauswahl in allen Mercedes-Limousinen! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Tel. 1 07 06. Europas größtes Gebrauchtwagenhaus. 5463/1470

170 S, A-Cabrio, 2/2sitzig, kompl. Zubehör, selten gut gepflegt, DM 4700.–. **Merz & Papst,** Stuttgart, Kronenstr. 6.

190 SL oder 300 SL kauft gegen Kasse Merz, Stuttgart, Etzelstraße 26, Tel. 7 53 95.

220 A Cabrio, 2/2sitzig, Tauschmotor, Bestzustand, DM 6000.–. **Merz & Papst,** Stuttgart, Kronenstraße 6.

190 SL gegen bar gesucht. Angeb. mit Preis u. Zustand an Postamt I Mannheim Nr. 25 933. 5483/1471

190 SL, Bauj. 56/57, unfallfrei sucht bar von Privat. Otto Görn, Düsseldorf, Scheurenstr. 4, Tel. 2 80 55. 5484/1471

Suche 220 SA-Cabrio, höchstens 20 000 km gelaufen, gegen bar aus privater Hand. Angebote an Architekt Werner Zabel, Essen, Von-Einem-Straße 2. 5485/1472

Sportwagen 50 K 5,4 Ltr., Bauj. 1936–39, oder Sportw. 500 K; 540 K, Bauj. 1933–39, zu kaufen gesucht. Angeb. unter 5988 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5486/1472

Suche 190 SL oder 220 S, Bauj. 56/57, von Privat in gutem Zustand. Angebote unter 5989 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5487/1472

MG

Zylinderkopf MGA, 1,5 Ltr., neu, zu verkaufen. Angebote unter 6004 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5516/1474

Kaufe gegen bar: TD 1,25 Liter, TF 1,5 Liter. Ausführliches Angebot unter 6003 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5515/1474

OPEL

Ca. 60 Opel-Kapitän und Opel-Rekord in allen Farben am Lager! Auch neueste Ausführungen! Überraschend günstige Preise! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. Europas größtes Gebrauchtwagenhaus. 5464/1470

Suchen mehrere

Opel-Rekord und Caravan

1953–1958, nur Bestzustand. Angebote mit äußerstem Preis und km-Stand unter 5990 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5488/1472

PORSCHE

Gebr. Porschewagen!

Ständig günst. Angebote. Fragen Sie bei uns an. Wir können Ihre Wünsche erfüllen. Porsche-General-Vertretung Petermax Müller GmbH., Hannover, Podbielskistraße 306, Tel. 69 11 51. 5489/1472

Porsche 1600-Coupé 57, silber, 3500 km; dito, rot, Ww.-Reifen, 11 800 km; Porsche 1500-Coupé 55, beige, Radio, 84 000 km; div. Porsche-Carrera und -Speedster. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 5465/1470

1600 Coupé, 56, 30 000 km, Chromfelgen, Radio, DM 9200.–. **Merz & Papst,** Stuttgart, Kronenstraße 6.

Carrera-Cabriolet, 56, kompl. Zubehör, neuwertig, DM 14 600.–. **Merz & Papst,** Stuttgart, Kronenstraße 6.

Motor-Getriebe-Hi.-Achse

für 1600 Super, Bauj. 57, 5000 km gelaufen, sowie 2 neue Porsche-Sitze (Cord m. K.-Leder) zu verkaufen. Motorwagen-Handelsgesellschaft E. u. H. Apell, Kassel, Fünffensterstraße 5, Tel. 1 29 26. 5492/1472

1100 ccm Rennsportwagen, erfolgreichster deutscher Wagen seiner Klasse, 5 erste Preise, absolut neuwert., 3000 km gelaufen (sehr aussichtsreich für die neue Junioren-Klasse) verkauft DM 6000.–. Angebote unter 5991 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5490/1472

1,5 S, 38 000 km, Erstbesitz, garant. unfallfrei, Stahlschiebedach, Radio, Liegesitze, 2 M + S-Reifen, 1 kompl. Satz neue Bremsen, DM 6950.–. VW wird in Zahlung genommen. Evtl. Finanzierung. Hoster, Düsseldorf, Mintropstraße 17, Tel. 1 48 79. 5491/1472

1,3 Ltr.-Cabriolet, ab Baujahr 54, preisgünstig mit Finanzierung zu kaufen gesucht. Angebote von nur gepflegten Wagen mit Preis erbeten an: Horst Senzek, Erkelenz (Rhld.), Stettiner Straße 38. 5493/1472

1300 Coupé, Bauj. 51, in gutem Zust., mit viel Zubehör, für DM 3800.– bar zu verkaufen. W. Wenisch, Darmstadt-Eberstadt, Schwanenstraße 30. 5494/1472

Suche große Porsche-Bremsen. Angebote an H. E. Dettenhofer, (13b) Geisenhausen. 5495/1472

1600, grau, 1. Hand, Baujahr März 57, 40 000 km, DM 7900.–. Angebote unter 5992 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5496/1472

1600 ccm zu kaufen gesucht. Angebote unter 5993 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5497/1472

1600 bzw. Super, ab 56, günstig gegen bar. Einzelheiten und äußerster Preis erbeten an Hans-August Stausberg, Köln-Braunsfeld, Aachener Straße 567. 5498/1473

1,5 Motor, überholt, gegen 1957 VW-Motor zu tauschen oder zu verkaufen. Angebote unter 5994 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5499/1473

Suche älteres Modell bis 1500 ccm, möglichst preiswert. Angebote mit Zustandsbeschreibung und Preis unter 6002 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5513/1474

1300 Super (mögl. 53 oder 54) bis DM 5000.– gesucht. Frederic Meyer, Bad Homburg v. d. H., Georgenfeld 13, Tel. 46 91. 5520/1474

SIMCA

Aronde-Montlhéry, Liebhaberstück, Bauj. 57, 40 000 km, voll bardahl., bes. schnell, unfallfr., la Zustand, Abarth-Topf, Bilstein-Dämpfer, Michelin X, Kühlerjalousie und Fernthermom., Rück-Scheinw. u. -Warnblinker, Nebellp., 3 Hörner, Kyrill u. a., mit Schneeketten und Rep.-Handbuch. Näheres auf Anfrage. Bar-Angebote unter 5995 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5500/1473

Aronde, 55, Mai 56 erstm. zugel., 48 000 km, sehr guter Zust., dk.-blau, Motor für DM 700.– gen.-überholt. Nur DM 2900.–, zu verkaufen. Dr. W. Rüdiger, München 13, Guddenstraße 15, Tel. 36 23 03. 5501/1473

VW

Gelegenheit für Campingfreunde! VW-Bus, 56, grün, Radio, 33 000 km, ausgestattet mit kompl. Westfalia-Campingbox, für DM 6400.– (Neupr. über DM 10 000.–!) zu verkaufen. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 5466/1470

Besser fahren mit dem Volkswagen. Arthur Westrup schrieb dieses Handbuch für VW-Fahrer, das nun schon in der 5. Auflage vorliegt. Es steckt voller Kniffe und Tips aus der Praxis und gehört zum VW wie der Führerschein und die Zulassung. 260 Seiten mit 200 Abbildungen. Ganzleinen DM 12.80 + 70 Pf Porto. Postkarte genügt, wir liefern sofort. MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

Suche guterh. VW-Getriebe (synchr.). Eilangebote an R. Marczinski, Braunschweig, Schunterstraße 50. 5502/1473

Suche Kübelwagen, mögl. Raum Hamburg. Angebote unter 5996 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5503/1473

Kaufvertrag für Standard-Limousine, Auslieferung bis Ende April, wird sofort übernommen. Angebote unter 5712 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 4732/1413

VERSCHIEDENE

Fiat Topolino, Messerschmitt-Kabinenroller oder ältere **Kleinsportwagen** zu kaufen gesucht. Ausführliche Angebote an Horst Drüppel, Lünen, Mauerstr. 22. 5510/1473

Preiswertes Rometsch- oder VW-Cabrio zu kaufen gesucht. Angebote unter 6000 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5511/1474

AMERIKANISCHE WAGEN

DODGE



– ein Automobil, wie man es sich schöner, komfortabler und technisch fortschrittlicher nicht denken kann. Die 58er Modelle stehen vorführbereit!

Allein-Importeur AUTO-BECKER
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06 5468/1470

Amerikanische Wagen der bekanntesten Marken immer in großer Zahl vorrätig! Äußerst niedrige Preise! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 5467/1470

Amphibienfahrzeug *neu oder gebraucht, zu kaufen gesucht. Angebote mit Beschreibung und Preis unter 6006 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042* *5518/1474*

Demnach ist für einen Engpaß nicht allein die Breite der Straße ausschlaggebend, sondern auch die Größe der Fahrzeuge, die sie zur gleichen Zeit durchfahren wollen.

An einer Straßenstelle, die ein Omnibus nur durch Ausweichen auf die linke Fahrbahn passieren kann, entsteht ein Engpaß, wenn er einem anderen Omnibus begegnet. Vorfahrt hat dann derjenige, der zuerst die Stelle erreicht. Begegnet der Omnibus aber einem Motorradfahrer, der mit seiner Fahrbahnhälfte mühelos auskommt, dann hat der Motorradfahrer in jedem Fall die Vorfahrt, auch wenn der Omnibus etwa als erster die Stelle erreicht. Dieser Grundsatz entspreche der allgemeinen Verkehrsregel, daß bei nur einseitig verengter oder blockierter Fahrbahn immer derjenige den Vortritt habe, dessen Fahrbahn frei sei, stellte das Oberlandesgericht fest.

Auch im eigenen Hof: Zündschlüssel abziehen und Türen verschließen

Das Oberlandesgericht Köln entschied vor kurzem (2 U 58/57), welche Sicherungsvorkehrungen ein Kraftfahrzeugführer beim Abstellen seines Fahrzeugs treffen muß, damit er nicht wegen grobfahrlässiger Verletzung seiner Sorgfaltspflicht den Versicherungsschutz verliert.

Der Eigentümer eines Personenkraftwagens, der unter anderem gegen Feuer und Diebstahl (Teilkasko) versichert war, hatte sein Fahrzeug in der Toreinfahrt seines Hauses abgestellt. Während der Nacht wurde es dort gestohlen und am nächsten Tag stark beschädigt aufgefunden. Da das Hofeingangstor nicht verschließbar war und der Eigentümer des Pkw. es versäumt hatte, seinen Pkw. abzusperren, lehnte die Versicherungsgesellschaft einen Versicherungsschutz ab. Sie stellte sich auf den Standpunkt, daß der Schadenfall durch grobe Fahrlässigkeit des Kraftfahrzeugbesitzers entstanden sei und dieser daher den Schaden selbst tragen müsse.

Auch das Oberlandesgericht Köln schloß sich dieser Auffassung an und verneinte eine Leistungspflicht der Versicherung. Der Eigentümer des Pkw. habe die einfachsten, ganz naheliegenden Überlegungen nicht angestellt, die zum Schutz des abgestellten Kraftfahrzeugs notwendig waren. Zu den unabdingbaren Sicherungsvorkehrungen für ein abgestelltes Fahrzeug gehöre in erster Linie das Abziehen des Zündschlüssels und das Verschließen der Wagentüren. Dies gelte auch dann, wenn das Kraftfahrzeug in einer unverschließbaren Toreinfahrt abgestellt werde. Dr. G.

Steuerabzug nur für die kürzeste Straßenverbindung?

Benutzt der Steuerpflichtige für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte einen eigenen Kraftwagen, so kann er grundsätzlich nicht die tatsächlichen Aufwendungen als Werbungskosten abziehen; der Gesetzgeber hat vielmehr Pauschbeträge festgesetzt. Der Pauschsatz beträgt bei Benutzung eines Kraftwagens 0.50 DM für jeden Kilometer zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. Es kommt auf die einfache Entfernung an. Sie ist nicht etwa wegen der Hin- und Rückfahrt zu verdoppeln. Von mehreren Wohnungen des Arbeitnehmers ist diejenige maßgebend, von der aus er sich regelmäßig zur Arbeit begibt.

Maßgebend ist die kürzeste benutzbare Straßenverbindung. Von dieser grundsätzlichen Regelung sind jedoch, wie das Finanzgericht Freiburg mit Urteil vom 23. 8. 1957 (Entscheidungen der Finanzgerichte, 1958, Seite 63) nunmehr entschieden hat, Ausnahmen zulässig.

Wie das Finanzgericht ausführt, ist es zwar richtig, daß im allgemeinen nur die kürzeste benutzbare Straßenverbindung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zugrunde gelegt werden muß. „Es muß jedoch dem Arbeitnehmer zugestanden werden, offensichtlich verkehrsgünstigere Straßenverbindungen zu benutzen."

Als offensichtlich verkehrsgünstigere Straßenverbindungen sind gemäß dem genannten Urteil auch Fahrtstrecken anzuerkennen, die im Hinblick auf die Verkehrsdichte und den Straßenzustand als verkehrssicherer angesehen werden müssen, selbst wenn bei Benützung dieser Straßen eine Zeitersparnis nicht eintritt. Dr. Hoeres

Zollfreiheit für Reisegerät von Kraftfahrern

Folgender Fall zeigt besonders eindringlich, auf welche Vorschriften man bei der Einreise in das Bundesgebiet achten muß: Ein Kaufmann mit Wohnsitz in Deutschland hatte nach der Rückkehr von einer Geschäftsreise in das Ausland, die er mit einem Personenwagen unternahm, seine Koffer ordnungsmäßig vorgezeigt. Darin hatte er einen älteren Übergangsmantel untergebracht und einen wenig getragenen Übergangsmantel angezogen, und zwar hatte er sich den neuen Mantel vor kurzem im Ausland gekauft, weil er sich unterwegs in seinen alten Mantel ein großes Loch gerissen hatte. Es fragte sich nun, ob dieser gekaufte Mantel als Reisegerät zollfrei gelassen werden durfte.

Allgemein ist von der sogenannten Gestellung an der Zollgrenze unter anderem die am Körper getragene gebrauchte Kleidung befreit, ebenso die als Tascheninhalt mitgeführten kleinen Gegenstände des täglichen Gebrauchs. Wenn ein Kleidungsstück kurzfristig getragen ist, so hat das nicht ohne weiteres die Folge, daß es zollamtlich „als gebraucht" angesprochen wird. Aus diesem Grunde gilt der erwähnte gekaufte Mantel noch als neu und ist nicht von der Gestellung befreit, d. h. er ist „Zollgut" geworden.

Nach den deutschen Zollbestimmungen werden neue Gebrauchsgegenstände bei den im deutschen Zollgebiet wohnenden Reisenden nur dann zollfrei gelassen, wenn tatsächlich keine Zweifel darüber vorliegen, daß sie nur zum eigenen Gebrauch des Reisenden auf der Reise bestimmt sind und wenn die Notwendigkeit für die Anschaffung im Zollausland nachgewiesen wurde. Dabei umfaßt der zollamtliche Begriff „Reise" die im Zollausland zurückgelegte Reise und die Rückreise im deutschen Zollgebiet. Da die geforderten Voraussetzungen, nämlich der eigene Gebrauch und die Notwendigkeit zur Anschaffung des Mantels im Zollausland vorliegen, konnte der Kraftfahrer verlangen, daß der gekaufte Mantel als Reisegerät zollfrei gelassen werde. Z.



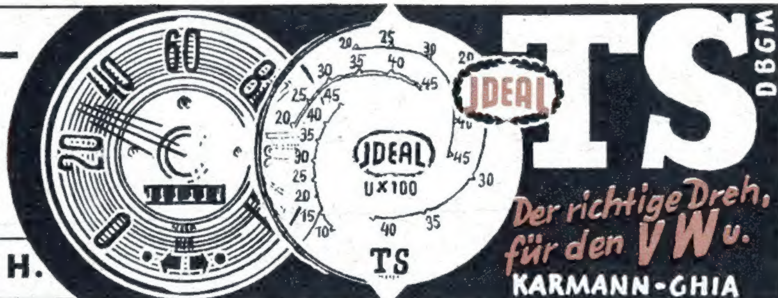
Kein Benzin für die Katz

Die neue gesetzlich geschützte „TS"

TOURENZÄHLER-SCHEIBE

ermöglicht wirtschaftliches Fahren
im werkseitig empf. Drehzahlbereich

EICHENWALD·NEUSS/RH.



IMMOBILIEN

In Kaufbeuren, 33 Mille E., sind an der B 12 gelegen, erstkl. Lage, zu verpachten, vertauschen oder ggf. verkaufen: 2 Gebäude mit ebenerdig. Werkstatt- u. Lagerräumen, 400 und 300 qm, vielseitig verwendb., mechan. Werkstätten, Omnibusunternehmen usw., außerd. Nebenräume für Autospenglerei u. Spritzerei usw., Waschraum mit Lagerplätzen, sowie Räume für Büro. Wird evtl. auch geteilt abgegeben. Tankstellen-Bauplanung vorhanden, muß jedoch nicht gebaut werden. Ernstl. Interessenten melden sich mit Kapitalangabe unter 5943 über „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5377/1463

REISEFÜHRER

Sie haben mehr Freude an Ihrem Urlaub im In- oder Ausland, wenn Sie mit „Baedekers Autoreiseführern" planen und reisen. Einen ausführlichen Prospekt senden wir Ihnen gern postwendend zu. Postkarte an: MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

VERSCHIEDENES

Suche gegen Höchstgebot das Buch von L. Betz „Spezial-Lastautomobile" und andere Nutzfahrzeugliteratur (Zeitschriften) der Jahre 1900–1945. Angebote mit Preisangabe unter 5997 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5506/1473

Fahrlehrer-Fachschule
Gerhard Klein
Kraftfahrzeugverkehrs-Sachverständiger
Nordring 15, **Gütersloh/W.**, Ruf 45 66

Sorgfältige, individuelle Ausbildung auf Grund mehrjähriger Tätigkeit und Erfahrung in der Fahrlehrer-Fachausbildung. Erstklassige Referenzen und beste Erfolgsnachweise bei modernstem Lehrmaterial.

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichsgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Telefon 25 22. 5505/1473

22 Jahre Fahrschulpraxis — **Führerscheinferienkurse seit 1937**
verbürgen beste **FAHRLEHRERAUSBILDUNG**
Fahrschule **Bode, Seesen**/Harz.

VDO-Speed-Pilot, Sport-Spezial mit Zubehör, wegen Aufgabe des Rallyesportes für nur DM 150.– zu verkaufen. Günter Seifert, Oldenburg i. O., Nadorster Straße 190. 5504/1473

Vorbereitung zur
Fahrlehrerprüfung
Lehrgangsbeginn 11. April, 5 Monate. DM 700,—. Ausbildung freitags ab 17 Uhr und samstags ganztägig. Teilnehmerzahl beschränkt.
FAHRSCHULE AM RING, Nürnberg,
Frauentorgraben 43-45 Ruf 2 44 25 und 6 16 25

„AUTO, MOTOR u. SPORT" gegen Gebot abzugeben von Juli 1948 bis Ende 1957 (235 Hefte). Karl Reitwiesner, Hamburg 19, Hartwig-Hesse-Straße 39. 5508/1473

Prospektsammler! Wer hat Interesse am Austausch von techn. Unterlagen, Prospekten usw.? Angebote unter 6001 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5512/1474

Autozubehör! Welche Firma ist an Herstellung und Vertrieb eines neuen konkurrenzlosen Artikels interessiert? (Stanzarbeit) Zuschriften erbeten unter 6005 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5517/1474

WELLBLECH-GARAGEN
Fahrrad- und Motorradständer BPa.
Stahlbau Gebr. Wahl
SIEGEN/WESTF. · Fludersbach 60

FREILUFTGARAGEN Isetta 49.–, Lloyd 69.–, VW 75.–, DKW 82.–, Rekord, Ford, Borgward 91.– und viele andere. DBGM. aus vieltausendfach bewährtem, besonders kräftigem, kältebeständigem Plastic-Stoff mit 4 Entlüftungen und ges. gesch. Gummizügen. 1 Jahr Diebstahlversicherung. Garantie. **Kein direktes Aufliegen bei Verwendung der Spezial-Voll-Ventilations-Matte - Autocapes (Halbgar.) Freiluftgaragen m. Türzugang f. Camping - Zelte und Zubehör**
GÜNTER BARWANITZ, Spezial-Ausstattung,
Berlin-Wilmersdorf, Aschaffenburger Straße 6, Ruf 87 63 02

1000 SCHREIBMASCHINEN
stehen abrufbereit in unseren Lägern.
VIELE GÜNSTIGE GELEGENHEITEN
Fordern Sie unseren Gratis-Katalog Nr. M821
NÖTHEL co Deutschlands größtes Büromaschinenhaus
Göttingen, Weender Str. 11 • Essen, Gemarken Str. 51

Vom Versandhandel direkt an den Verbraucher, preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Campingartikel, Pelerinengaragen für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für Kfz-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

ZAUBER-KATALOG·gratis
JOE WILDON · (Abt. 11) · BIELEFELD

GARAGEN
zerlegbar und ortsfest
J. FAUSER, BODELSHAUSEN D/WÜRTT.

Anstatt Miete auf Teilz. 1 BLUM-Fertighaus, Abt. 887, **Kassel-Ha.**

Stahlblechgaragen, ca. **DM 25.–** monatliche Abzahlung, Auto-Egen, Hamm i. Westf., Postfach 131.

VERTRETUNGSGESUCHE

Reisevertreter mit eig. Wagen sucht f. d. Gebiete 14a, 17a und 22b Vertretung f. Kfz.-Ersatzteile, -Zubehöre, -Reinigungs- u. -Pflegemittel, auch Neuheiten, geg. Prov. und Spesen. Übernahme eines Auslieferungslagers nicht ausgeschlossen. Angebote unter 5999 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5509/1473

Ein dicker Strauß Rosen
erfüllt ein ganzes Zimmer mit seinem Duft.
Ein kleines Plastik-Fläschchen *carfresh
sorgt immer f. angenehm. Luft i. Ihrem Wagen.
Machen Sie einen Versuch mit carfresh
Sie werden überrascht sein!
Versand per Nachn. à DM 2,85 zuzügl. Porto
IHG 20 Bad Homburg v. d. H.
*Pat. Nr. 192270

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag; bei Anfrage ausreichendes Auslands-Porto beifügen.

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

A/1356. Zypern. Kleine Personenkraftwagen für 2 bis 4 Personen mit Rädern im Durchmesser von 12 bis 14" und einem 4–6 PS-Motor. Korrespondenz englisch.

A/1357. Iran. Kupplungs- und Bremsbeläge für Kraftfahrzeuge. Korrespondenz englisch.

A/1358. Pakistan. Kraftfahrzeugersatzteile. Korrespondenz englisch.

A/1359. Brasilien. Kraftwagen-Ersatzteile, insbes. elektr. Ausrüstungen für Kraftwagen, Handwerkszeug für die Autobranche. Korrespondenz portugiesisch und englisch.

A/1360. Frankreich. Autozubehör und -Ersatzteile. Korrespondenz französisch.

A/1361. Paraguay. Klein-Lastkraftwagen, Akkumulatoren für Kraftwagen, Reifen für Lastkraftwagen und Klein-Lastkraftwagen. Korrespondenz spanisch.

A/1362. Pakistan. Kraftwagen-Ersatzteile. Korrespondenz englisch.

A/1363. Tunesien. Luftgekühlte Dieselmotoren zum Einbau in überzählige Heeresfahrzeuge (Jeep, Dodge, GMC). Korrespondenz französisch.

A/1364. Australien. Kleinautos. Korrespondenz deutsch.

A/1365. Pakistan. Kraftwagenersatzteile aller Art. Korrespondenz englisch.

A/1366. Pakistan. Autobatterien. Korrespond. englisch.

A/1367. Saudi-Arabien. Autobatterien, Reifen für Personenkraftwagen. Korrespondenz englisch.

A/1368. Indonesien. Dieselmotoren, geeignet für Autos. Korrespondenz englisch.

A/1369. Jordanien. 2- und 4-Takt-Dieselmotoren, 12 bis 14 PS, für Autos. Korresp. englisch. (Auch Vertretungen.)

A/1370. Syrien. Kugellager für Motoren und Autos. Korrespondenz französisch.

A/1371. Costa Rica. Pleuelstangenlager, Hauptlager. Korrespondenz spanisch und englisch.

A/1372. Arabien. Autoreifen-Vulkanisiermaschinen. Korrespondenz englisch.

A/1373. Ecuador. Personen- und Lastkraftwagen. Korrespondenz spanisch.

A/1374. Holland. Radkappen für Personen- und Lastkraftwagen. Korrespondenz deutsch.

A/1375. Guatemala. Stadt-Omnibusse mit 2 Stockwerken (Luftpost-Offerte, da sofort benötigt). Korrespondenz deutsch.

6007 Diebstahlsicherung für offene Sportwagen (möglichst Lenkrad), geeignet für Jaguar XK 120, 140, 150, MG TC bis MGA, Americ. Corvette, Austin Heley, Triumph TR 1, 2, 3, Alfa Romeo 1,5, Mercedes 190 SL, 300 SLS. Korrespondenz deutsch. 5519/1474

VERTRETUNGEN

A/1376. Indonesien. Auto-Ersatzteile und Zubehör für sämtliche Fahrzeugmarken. Korrespondenz englisch.

A/1377. Kanada. Zubehör, Ersatzteile für deutsche Fahrzeuge, Garagenausrüstungen etc. Korrespond. deutsch (Auch Generalvertretung.)

A/1378. Norwegen. Bowdenzüge für Autos. Korrespondenz deutsch.

A/1379. USA. Autoteile und Zubehör. Korrespondenz englisch.

Neue Bücher

Wie zeichne ich Autos?

von Frank Wootton, Musterschmidt-Verlag, 64 Seiten, Schwarzweißzeichnungen.

Die Themenreihe der bekannten Musterschmidt-Studio- und Zeichenbücher ist durch einen Gegenstand erweitert worden, der als Zeichen-Objekt eigentümlich übersehen wird: Autos. Angesichts der faszinierenden Auto-Zeichnungen im vorliegenden Büchlein ist man versucht zu fragen, ob sich Autos denn so selten darbieten oder ob man den Wald vor Bäumen nicht sehen kann.

Frank Wootton ist der beste Autozeichner Englands und wohl der berufene Mann, etwas aus der Schule zu plaudern. Bescheiden hält er seine Methode für Binsenweisheiten: zuerst die große Form (Klotz), die (Hilfs-) Konstruktion, perspektivische Verkürzung, Licht und Schatten usw. bis zur Bildkomposition. Freilich, so elementar hat man nach alter Schule einst Akt gezeichnet, und man war dann auch der allgemeinen Praxis gewachsen. Heute ist man zu clever für Binsenweisheiten, und die Praxis hat ihre liebe Not.

Zwei Ärgernisse besonderer Art, die es beim Akt noch nicht gab und die den Anfänger beim Auto zur Verzweiflung bringen, werden von Wootton prompt herausgestellt und vorzüglich expliziert: Räder und Spiegelreflexe.

Für den angehenden Zeichner ist dieses Büchlein eine wunderbare Sache, für den Nichtzeichner außerdem aber ein besonderer Genuß wegen der feinen Studien verschiedenster Autos. W. G.

Welcher Kunststoff ist das?

von Woldemar Oelkers. Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart, Pfizerstraße 5–7. 145 Seiten mit 46 Abbildungen auf 16 ganzseitigen Tafeln im Textteil und 60 Original-Handproben von Kunststoffmustern auf 12 Tafeln im Anhang. In Kunststoff gebunden DM 29.50.

Die Zeit, in der eine differenzierte Technik noch immer mit überkommenen Materialien auskommen zu müssen glaubt, scheint sich endgültig ihrem Ende zu nähern. Zwar wird man noch lange unter alten Zöpfen aufräumen müssen, bis endlich jeder Gegenstand aus einem dafür wirklich geeigneten Material hergestellt wird, aber immerhin ist der Vormarsch der Kunststoffe, die im Grunde ja auch nichts weiter als abgewandelte Naturstoffe sind, nicht mehr aufzuhalten. Auch die konservativste aller Industrien, die Automobilindustrie, verwendet sie schon schüchtern an Stellen, wo ihre Vorzüge wirklich unübersehbar sind, so für Lenkräder, Polsterungen, Abdichtungen und Isolationen. Es dürfte als sicher anzunehmen sein, daß das erst ein bescheidener Anfang ist, denn es gibt noch viele Teile am Auto, die statt aus starrem Metall viel besser aus Kunststoff hergestellt werden könnten.

Wer darüber noch Zweifel hegt, sehe sich diese Kunststoff-Fibel an. Die Farbenfreudigkeit und Anpassungsfähigkeit der Kunststoffe scheint auch auf die einschlägige Fachliteratur einzuwirken, denn man spürt hier nichts mehr von dem verstaubten und muffigen Kathedergeruch, der auch heute noch vielen Fachbüchern anhaftet. Der keineswegs unkomplizierte Inhalt ist übersichtlich dargestellt, er bringt eine genaue Definition der wichtigsten bis heute bekannten Kunststoffe. Die zur Anschauung beigefügten Muster lassen in ihrer Vielgestaltigkeit ahnen, wie groß die Zukunft der Kunststoffe noch ist. R. S.

Die Entmischung der Fahrbahn

durch den Rad- und Mopedwegebau fördert eine erhöhte Verkehrssicherheit. 2. Denkschrift der Gruppe Radwegebau in der Arbeitsgemeinschaft für Verkehrssicherheit, Wuppertal-Elberfeld, Hofaue 95.

Diese Denkschrift ist einer durchaus vernünftigen Sache gewidmet: dem Bau von Rad- und Mopedwegen. Sie enthält eine ganze Anzahl von Statistiken über die Beteiligung der Rad- und Mopedfahrer an den erfaßten Verkehrsunfällen – 1956 lag der Anteil der Radfahrer bei 13,9% und der der Mopedfahrer bei 9,9% – und über die Verteilung der vorhandenen oder geplanten Radwege in den verschiedenen Bundesländern. Dazu kommen eine Anzahl Fotos von neuen Straßenbauten mit und ohne Radwege. Man fordert dabei grundsätzlich die „Entmischung" des Verkehrs und zieht als Beispiel hinzu, daß auf den Autobahnen als einzigen wirklich entmischten Straßen im vergangenen Jahr nur 1,97% aller Unfälle passiert sind. Zweifellos ist dieses Prinzip im Grunde richtig, aber man wird nicht, wie es hier geschieht, lediglich mit Prozentzahlen arbeiten dürfen. So führt man als Musterbeispiel Nordrhein-Westfalen an, wo 20,4% aller Bundesstraßen mit Radwegen versehen sind, während Bayern es auf ganze 1,8% bringt. Um mit diesen Zahlen argumentieren zu können, müßte man auch wissen, wieviel Radfahrer es in Nordrhein-Westfalen bzw. in Bayern gibt. Bremens Straßennetz zum Beispiel ist zu 36% mit Radfahrwegen versehen, während etwa in Stuttgart Radwege kaum vorhanden sind und auch Platz- und Geldverschwendung wären, da es nur wenig Radfahrer gibt. Man muß also das Problem der Rad- und Mopedwege aus der Sicht der wirklichen Verhältnisse betrachten, wobei auch die Überlegung eine Rolle spielen sollte, wie es mit der Zukunft der Rad- und Mopedfahrerei aussieht. Wir befürworten den Radwegebau durchaus, solange sinnvolle Überlegungen angestellt werden und nicht blind drauflosgebaut wird. Besonders in den Städten gehen aber immer einige Meter Fahrbahnbreite drauf, die nicht zu ersetzen sind, und die sollte man nur da opfern, wo wirklich wesentlicher Radfahrverkehr vorhanden ist. R. S.

Beilagenhinweis

Einem Teil unserer heutigen Ausgabe liegt ein Prospekt der Dr. med. Emmel GmbH., (16) Freiensteinau, bei, den wir unsern Lesern zur besonderen Beachtung empfehlen.

Die letzte Seite



Über-schrottreif

Ja, Sie sehen richtig, den alten DKW behütet ein Borgward Hansa 1500-Dach! Mitleid erfaßt den Betrachter, wenn er seine Augen auf ein solches Vorkriegsauto lenkt, bei dem der Rost mühsam vom Lack zusammengehalten wird oder bei dem – noch schlimmer – rostige Schrauben und Nägel im Verein mit einem rissigen Kunstlederüberzug die Form zu wahren versuchen. Autofriedhöfe und Gebrauchtwagenhändler wissen zu berichten, daß es mit den meisten Vorkriegswagen rapide zu Ende geht, die uralten Autos bieten schon nicht mehr die Chance, daß sich ein armer Mann mit Aussicht auf Erfolg ein billiges Familienfahrzeug daraus machen kann. Stechen einzelne gut erhaltene Exemplare noch heraus, so ist der Verfall doch nicht mehr aufzuhalten, und man muß im Interesse der Verkehrssicherheit und der wirtschaftlichen Vernunft das Mitleid beiseite lassen: für fahrende Ruinen ist im heutigen Verkehr kein Platz mehr. Nicht nur wegen der offenkundigen Gefahren durch schlechte Bremsen oder unzureichende und unzuverlässige Lichtanlagen, sondern auch wegen der indirekten Gefährdung des Verkehrs durch asthmatisch auf eiernden Rädern einherschleichende Vehikel, bei denen man Stoßstangen, Schlußleuchten und ähnliche wichtige Ausrüstungsteile mit geringer Kraftanstrengung aus dem faulenden Holz ziehen kann, wie wir es an dem hier abgebildeten Vehikel exerziert haben. Si

Die bösen Gerüchte

Der Automobilverkäufer hat es schwer. Ihm läuft ein Sprichwort nach. Es heißt: Wer einmal lügt . . . Tag für Tag muß er mit Vorurteilen kämpfen. Es gibt Leute, die sind nicht davon abzubringen, daß der Volkswagen „hochtourig" ist. Andere haben gehört, daß bei dem und dem Auto die Karosserie nicht „so" wäre, ein anderes kommt leicht „ins Schleudern", und im dritten wird man seekrank. Die Leute sind ja schließlich vorsichtig, ehe sie sich ein Auto kaufen. Der Herr Schlaumann sagt es auch, und der fährt schon 38 Jahre Auto. Da kann einem doch so ein junger Spund von Automobilverkäufer nichts vormachen. Der VW nicht hochtourig! Das hört doch jedes Kind, wie hochtourig der ist, wenn man den Motor so aufheulen läßt!

Da kann sich der Verkäufer die Zunge krumm reden, es ist vergebens. Ja, daß der Wagen 130 läuft, das glaubt man ihm gleich, denn der Tachometer zeigt es ja schließlich an bei der Probefahrt auf der Autobahn! Und mit 5 Personen kann man bequem drin sitzen, ja, und am Berg zieht er gut. Die Gerüchte sind es, die dem Verkäufer das Leben schwer machen. Natürlich ist es die Konkurrenz, die sie ausstreut. Aber man wird es ihr heimzahlen. Schließlich weiß man ja auch so einiges von den abgelaufenen Rädern, von den nach 5000 km verreckten Nockenwellen und von den durchgesessenen Polstern. Es muß ja dafür gesorgt werden, daß die Wahrheit unter die Leute kommt! rr



Tarife!

Es ist richtig, daß der Wert von Stahl millionenfach steigt, wenn man aus ihm beispielsweise Unruhefedern für Armbanduhren herstellt. Aber einem Eisenbahnwagen oder einem Lastwagen ist es vollkommen gleichgültig, ob die Last von 10 t oder irgendeine andere Last aus kostbaren Unruhefedern oder aus groben Eisenblöcken besteht.

Das sind aber leider kindliche Vorstellungen. In der politischen Wirklichkeit gibt es grundsätzliche Feinheiten, die dem gesunden einfachen Menschenverstand einfach nicht faßbar sind. Das sind die Tarife. Frachtkosten berechnen sich nur zu einem sehr bescheidenen Teil danach, wieviel eine Sache wiegt oder allenfalls Raum einnimmt. Hauptsache ist vielmehr, was die Sache wert ist und wohin sie gefahren werden soll. Diese für den gesunden Menschenverstand einfach nicht faßbare Differenzierung nennt man „Tarifpolitik". Selten dürfte das Schimpfwort „Politik" richtiger eingesetzt worden sein.

Mit Tarifpolitik bestimmte die Bundesbahn, als sie noch das Monopol hatte, die Orte, an denen irgendeine Industrie sich lohnte oder nicht. Tarifpolitik ließ unwirtschaftliche Rübenbahnen ebenso entstehen wie Begünstigungen für Häfen oder für bestimmte Produkte landwirtschaftlicher, bergbaulicher, industrieller Art. Kurzum, die „Tarifpolitik" war eine wirkliche Politik, die mit Beförderungskosten, Technik und anderen vernünftigen Dingen wenig oder genauer gesagt gar nichts zu tun hatte. Durch die Tarifpolitik gelang es, den Kraftverkehr (auch Personenverkehr) in Tariffesseln zu zwingen, den Werkverkehr zu fesseln und viele andere Dinge zu verwirklichen, vor denen ein gesunder Menschenverstand nur den Kopf schütteln kann.

Wir stecken nun seit sehr langen Jahren in diesen komischen, aber in ihren Wirkungen alles andere als komischen Verhältnissen. Wann wird es wohl endlich einmal Wahrheit werden mit dem sehnsüchtigen Beschluß eines internationalen Verkehrsparlaments, das die Freiheit des Versenders irgendeiner Sache für die Wahl des Verkehrsmittels und die Freiheit der Preise fordert? Wenn man allein daran denkt, wie viele Bürokraten bei radikaler Abkehr von aller Tarifpolitik nützlicher Beschäftigung zugeführt werden könnten, möchte man revolutionäre Gefühle loslassen. Seien wir nicht so revolutionär. Vieles ist als Folge der Tarifpolitik leider Wirklichkeit geworden, was sich von heute auf morgen nicht redressieren läßt. Aber im Fernziel sollten wir doch dahin kommen, daß unsere Verkehrsmittel in erster Linie dem Verkehr zu dienen haben und die politischen Eiterbeulen des Verkehrs, wenn auch schon langsam, so doch zielbewußt abgeheilt werden sollten. Wa. O.

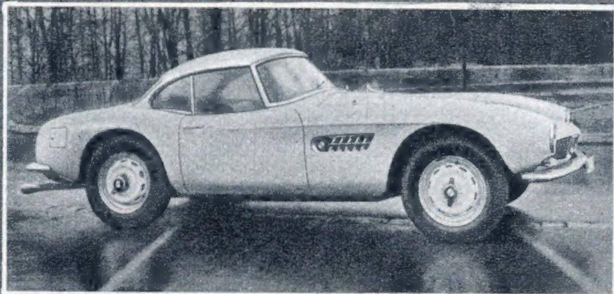


Fotografische Jagd auf schlechte Reifen macht jetzt die bayerische Landpolizei. Schäden werden mit Kreide umrandet und fotografiert. Besonders in ländlichen Gebieten wurden auf diese schwer widerlegbare Art schon zahlreiche Anzeigen erstattet. Foto: Jürgen Marder



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 67140 und 67149, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Belserdruck, Stuttgart. — Printed in Germany. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR, FLUG-REVUE sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN sowie der MOTOR-Test. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährlich DM 7.90 ab 1. Januar 1958; Ausland: DM 41.60 (einschließlich Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto Stuttgart 1 61 37. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Dresdner Bank AG., Freiburg im Breisgau; Dresdner Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44, Postfach 1042. Preise lt. Liste Nr. 10. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 Millimeter breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 Anzeigen mit 20% Rabatt.

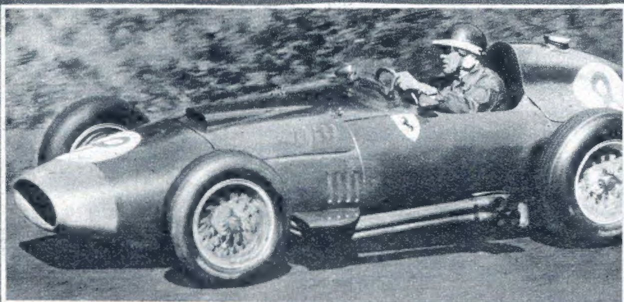












Wer das Autofahren liebt . . .

wird von der Frühjahrsausgabe (Heft 25) der MOTOR-REVUE begeistert sein; genauso begeistert wie von allen Heften der MOTOR-REVUE!

Über die Fülle dessen, was Heft 25 bringt, informiert Sie das untenstehende Inhaltsverzeichnis. Alles in allem: Fesselnde Berichte, packende Bilder, instruktive Zeichnungen, hervorragende Ausstattung! Im Vordergrund natürlich

der große Bildbericht vom Genfer Salon



Frühjahrsausgabe 1958 (Heft 25) der MOTOR-REVUE soeben erschienen!

Aus dem Inhalt:

Genfer Salon / *Ulrich Sempert:* Die Straße / Die Corvette – ein echter Sportwagen? / *H. U. Wieselmann testete:* BMW 507 / *Werner Buck:* Opel Olympia Rekord (mit Zeichnungen von Siegfried Werner) / *Dr. Paul Simsa:* Gedanken zu einem alten Auto / *Reinhard Seiffert:* Die Grenzen der zeitlosen Form / *Hans A. Muth:* Karosserie-Entwurf für Porsche / *Griffith Borgeson:* Der schnellste Kilometer aller Zeiten / *Manfred Jäger:* Raketenrausch und Sternenkater / *Ludwig Burger:* Motorboote für den Hausgebrauch / *Richard von Frankenberg:* Schloß St. Martin / *Richard von Frankenberg:* Mike Hawthorn / *Herbert Liebenau:* Bugatti gegen Bugatti / *Ulrich Sempert:* Wimpfen / *H. U. Wieselmann:* Der Wunderwagen aus Molsheim / *Hans Straubing:* Die ostfriesischen Insel / *Ulrich Sempert:* Das Salzkammergut / Anhalter-Perspektiven / Westdeutsche Kraftfahrzeugproduktion / Preise der deutschen Personenwagen

116 Seiten in Großformat auf Kunstdruckpapier mit Mehrfarbendruck, DM 5.– zuzüglich 50 Pf Porto

Im Zeitschriftenhandel erhältlich und direkt von Vereinigte Motor-Verlage, Stuttgart, Postfach 1042

Unfrankiert einwerfen!

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE · Stuttgart · Postfach 1042

Liefern Sie .... Exemplar(e) der MOTOR-REVUE Frühjahrsausgabe 1958 zum Preise von DM 5.– zuzüglich 50 Pf für Porto.

Liefern Sie ab .... die MOTOR-REVUE im Abonnement zum ermäßigten Jahresbezugspreis von DM 18.– zuzüglich DM 2.– Porto f. 4 Ausgaben.

Der Betrag wird am .... auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart 161 37 eingezahlt – kann bei Lieferung durch Nachnahme (55 Pf teurer!) erhoben werden.

....

Name oder Firma

....

Ort und Kreis

....

Straße und Hausnummer